

Bruna da Cunha Kronenberger

ENTRE A SERVIDÃO E A BEIRA-MAR

UM ESTUDO CONFIGURACIONAL DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA
ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

Dissertação submetida ao Programa de
Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Federal de
Santa Catarina para a obtenção do Grau de
Mestre em Junho de 2016

Orientador: Prof. Dr. Renato Tibiriçá de
Saboya

Florianópolis
2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Kronenberger, Bruna

Entre a Servidão e a Beira-Mar : Um Estudo Configuracional da Segregação Socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis / Bruna Kronenberger ; orientador, Renato Saboya - Florianópolis, SC, 2016. 207 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Inclui referências

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Desigualdade Socioeconômica. 3. Segregação Socioespacial. 4. Configuração Urbana. 5. Sintaxe Espacial. I. Saboya, Renato. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Bruna da Cunha Kronenberger

ENTRE A SERVIDÃO E A BEIRA-MAR: um estudo
configuracional da segregação socioespacial na Área Conurbada de
Florianópolis

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de
“Mestre”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-
Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFSC.

Florianópolis, 27 de Junho de 2016.

Prof. Renato Tibiriçá de Saboya, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Renato Tibiriçá de Saboya, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina | UFSC

Prof.^a Maria Inês Sugai, Dr.^a
Universidade Federal de Santa Catarina | UFSC

Prof.^a Adriana Marques Rossetto, Dr.^a
Universidade Federal de Santa Catarina | UFSC

Prof. Vinicius de Moraes Netto, Dr.
Universidade Federal Fluminense | UFF

DEDICATÓRIA

*Aos meus pais,
Marcos e Jeanne,
meus heróis cotidianos.*

*A **Florianópolis** – São José, Palhoça e
Biguaçu –, pela instigante busca em
conhecê-las melhor.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Marcos e Jeanne, pelo apoio incondicional.

A minha família, ao meu irmão, Alexandre, pelo incentivo.

Ao meu orientador, Renato Saboya, pela troca de conhecimento, pela confiança e pela tranquilidade ao longo desta pesquisa.

À Banca Examinadora, Maria Inês Sugai, Adriana Marques Rossetto e Vinicius de Moraes Netto, pelas contribuições a este trabalho.

A Mariany e a Adriana, as fadas madrinhas do PósARQ.

À professora e amiga, Gabriela Tenório, cujos ensinamentos foram muito além da sala de aula.

Aos professores Frederico de Holanda e Mônica Gondim, pelas valiosas contribuições e pela oportunidade de iniciação na vida científica.

À minha madrinha e também arquiteta, Marie Lou, por desde cedo ter me mostrado a arquitetura e o caminho acadêmico.

À Equipe GranFpolis, Bianca Coelho, Edson Cattoni, Vinícius Constante, Valesca, Marcos, Marcelo, pela parceria e pelos materiais disponibilizados que tanto contribuíram para a pesquisa.

Aos amigos do mestrado, Claudia, Talita, Amanda, Raquel, Timóteo e Deyse, que me acolheram e compartilharam prazos e angústias.

Às amigas arquitetas e urbanistas, Andréia, Laura, Gabriela e Tamires, por me incentivarem a trilhar o meu próprio caminho.

Aos amigos que “de repente” chegaram e “de repente” ficaram, Fernanda e Rafael, pelas conversas acadêmicas e profissionais.

Aos sorrisos alegres e inocentes do Benício, que tanta leveza me trouxeram nesses últimos dois anos – e aos pais, Gabi e Gustavo, amigos “emprestados” que Floripa me proporcionou.

Ao amigo Paulo Wollinger que me apresentou à “magia da Ilha”, contribuindo (e muito!) para esta pesquisa.

Ao Gustavo, parceiro – acadêmico/profissional e aventureiro – de tantos momentos, que discutiu e revisou esse texto do “início meio ao fim”, correspondendo com todo amor que houver nessa vida.

A todos, que, direta ou indiretamente, contribuíram para essa pesquisa, o meu muito obrigada!

*“Mas a favela não é mãe
De toda dúvida letal
Talvez seja de maneira
Mais direta e radical
O sol que assola
Esses jardins suspensos
Da má distribuição”*

fogo cruzado, O RAPPA

*“Igual a como quando eu passo no subúrbio
Eu muito bem, vindo de trem de algum lugar
E aí me dá como uma inveja dessa gente
Que vai em frente sem nem ter com quem contar”*

gente humilde, CHICO BUARQUE

RESUMO

O desenvolvimento do Brasil urbano foi acompanhado de perto pelas contradições da cidade: a riqueza e a pobreza, a classe dominante e as classes populares, os sobrados e os mucambos. Compreender a sociedade brasileira, portanto, implica, necessariamente, compreender a o fenômeno da desigualdade socioeconômica. Da mesma forma que compreender o espaço urbano nacional – palco dessas contradições e das disputas de classes – implica compreender a segregação socioespacial. Nesse sentido, esta pesquisa busca investigar a relação entre a desigualdade socioeconômica e a localização das diversas camadas socioeconômicas da população na Área Conurbada de Florianópolis (ACF). Buscamos compreender os abismos sociais, econômicos e políticos que separam as servidões e a beira-mar desse espaço urbano. Para tanto, buscamos caracterizar a realidade socioeconômica da ACF a partir da construção de um Índice Socioeconômico (com dados provenientes do Censo Demográfico 2010 do IBGE) e, a configuração desse espaço urbano utilizando a Teoria da Sintaxe Espacial e suas principais medidas (Integração e Escolha) – o que nos permitiu examinar a localização dos setores censitários em condições socioeconômicas extremas e, suas relações de vizinhança e adjacência, isto é, relações configuracionais com potencial de promoverem fluxos de pessoas e de veículos, facilitando, ou dificultando, o encontro entre distintas classes socioeconômicas.

Palavras-chave: Desigualdade Socioeconômica. Segregação Socioespacial. Índice Socioeconômico. Configuração Urbana. Sintaxe Espacial.

ABSTRACT

The development of urban Brazil was closely followed by the contradictions of the city: wealth and poverty, the ruling class and the popular classes, the houses and the *mucambos*. Thus, understanding the Brazilian society implies necessarily to understand the phenomenon of socioeconomic inequality. Similarly, understanding the national urban space – stage of these contradictions and class dispute – implies to understand the socio-spatial segregations. In this sense, this research aims to investigate the relationship between socioeconomic inequality and the location of different socioeconomic strata of the population in Florianópolis and its neighboring municipalities (ACF). Therefore, we sought to characterize the socioeconomic reality of the ACF by constructing a Socioeconomic Index (with data from the 2010 Population Census of IBGE) and the configuration of this urban space using the Theory of Space Syntax and its main measures (Integration and Choice). Allowing us to examine the location of census sectors in extreme socioeconomic conditions and their neighborly relations, this is configurational relationships with potential to promote pedestrian and vehicles flows, facilitating or hindering the encounter between different socioeconomic classes.

Keywords: Socioeconomic Inequality. Socio-Spatial Segregation. Socioeconomic Index. Urban Configuration. Space Syntax.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01.	Modelo de Zonas Concêntricas.....	040
Figura 02.	Modelo proposto por Ford para as cidades latino-americanas...	041
Figura 03.	Padrões de apropriação do espaço urbano.....	054
Figura 04.	Empreendimento do PMCMV.....	057
Figura 05.	Exemplo de duas configurações de malhas viárias hipotéticas..	062
Figura 06.	Construção do <i>Mapa Axial</i>	065
Figura 07.	<i>Mapa Axial</i> e <i>Mapa de Segmentos</i>	067
Figura 08.	Composição do IDH IDH-M.....	079
Figura 09.	Procedimentos metodológicos.....	085
Figura 10.	Composição do <i>Índice Socioeconômico</i>	088
Figura 11.	Composição da <i>Dimensão Renda</i>	089
Figura 12.	Composição da <i>Dimensão Educação</i>	090
Figura 13.	Composição da <i>Dimensão Habitação</i>	091
Figura 14.	Composição da <i>Dimensão Infraestrutura</i>	092
Figura 15.	Composição da <i>Dimensão Entorno</i>	093
Figura 16.	Interface do <i>Software PriEst</i>	096
Figura 17.	Procedimentos metodológicos para a análise configuracional...	101
Figura 18.	Vista do Mirante do Morro da Lagoa.....	103
Figura 19.	Área Conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.....	104
Figura 20.	Desterro, 1819.....	109
Figura 21.	Florianópolis, 1916.....	111
Figura 22.	Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926.....	112
Figura 23.	Área Conurbada de Florianópolis.....	116
Figura 24.	Morro da Cruz, península central da Ilha.....	117

Figura 25.	Avenida Beira-Mar Norte.....	118
Figura 26.	Vista das pontes em direção ao continente.....	119
Figura 27.	Eixo Privilegiado das Elites.....	120
Figura 28.	Localizações na porção norte da Ilha.....	125
Figura 29.	Localizações nas penínsulas centrais.....	126
Figura 30.	Localizações na porção sul da Ilha.....	126
Figura 31.	Comunidades do Morro da Cruz.....	127
Figura 32.	Exemplo de pavimentação em boas condições.....	134
Figura 33.	Exemplo de pavimentação em más condições.....	134
Figura 34.	Condições distintas de pavimentação no mesmo bairro.....	135
Figura 35.	Locais de residência dos altos estratos socioeconômicos da população da ACF.....	137
Figura 36.	Locais de residência dos estratos socioeconômicos mais baixos da população.....	137
Figura 37.	Relação entre o Morro da Cruz e a Beira-Mar Norte.....	138
Figura 38.	Comunidade Frei Damião, em Palhoça.....	139
Figura 39.	Cidade Criativa Pedra Branca, em Palhoça.....	139
Figura 40.	Localização do aterro sanitário em Biguaçu.....	142
Figura 41.	Empreendimentos do PMCMV na ACF.....	144
Figura 42.	Parcelamento simples (Santo Antônio e Ratonés)	147
Figura 43.	Parcelamento ordenado (Novo Campeche e Pedra Branca).....	148
Figura 44.	Direcionamento das camadas com melhores condições socioeconômicas em localizações próximas ao eixo de Alta Escolha.....	151
Figura 45.	Recorte das penínsulas centrais. Índice Socioeconômico e Integração Global.....	155
Figura 46.	Centralidade de bairro em Kobrasol, em São José.....	155
Figura 47.	Centralidade de bairro no Centro, em Florianópolis, na Ilha.....	156
Figura 48.	Muro construído entre Pedra Branca e Frei Damião.....	157
Figura 49.	Recorte de Frei Damião e Pedra Branca. Integração Local.....	157
Figura 50.	Península central da Ilha.....	159
Figura 51.	Recorte da península central da Ilha. Índice Socioeconômico e Integração Local.....	160

Figura 52.	Relação entre o Morro da Caixa e Coqueiros, em Florianópolis, no continente. Índice Socioeconômico e Escolha Global.....	161
Figura 53	Relação entre o Morro da Caixa e Coqueiros, em Florianópolis, no continente.....	161
Figura 54.	Relação entre João Paulo e Saco Grande, em Florianópolis, na Ilha. Índice Socioeconômico e Escolha Global.....	162
Figura 55.	Relação entre João Paulo e Saco Grande, em Florianópolis, na Ilha.....	162
Figura 56.	Beira-Mar Norte, local de residência das elites da ACF.....	163
Figura 57.	Geral do Rio Tavares, trecho da SC-405.....	163
Figura 58.	Parcelamento simples (Ribeirão da Ilha e Trindade).....	164
Figura 59.	Parcelamento ordenado (Jurerê Internacional e Açores).....	165
Figura 60.	Localização do empreendimento do PMCMV Vale Verde, em Palhoça.....	165
Figura 61.	Empreendimento do PMCMV Vale Verde, em Palhoça.....	166

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01.	Índice de Gini Brasil.....	055
--------------------	------------------------------	-----

LISTA DE QUADROS

Quadro 01.	Características desejáveis aos indicadores sociais.....	076
Quadro 02.	Composição do IDH IDH-M.....	079
Quadro 03.	Índices Socioeconômicos relevantes.....	081
Quadro 04.	Dimensões e variáveis utilizadas em índices socioeconômicos.	083
Quadro 05.	Matriz de Preferência.....	094
Quadro 06.	Escala Fundamental de Saaty.....	095
Quadro 07.	Matriz do <i>AHP</i> para a composição do <i>ISE</i>	097
Quadro 08.	Matriz do <i>AHP</i> para a composição da <i>Dimensão Renda</i>	098
Quadro 09.	Matriz do <i>AHP</i> para a composição da <i>Dimensão Infraestrutura</i> .	099
Quadro 10.	Matriz do <i>AHP</i> para a composição da <i>Dimensão Entorno</i>	100

LISTA DE TABELAS

Tabela 01.	População dos municípios conurbados.....	141
-------------------	--	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACF	Área Conurbada de Florianópolis
AHP	<i>Analytic Hierarchy Process</i>
CASAN	Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
CB	Cesta básica
CDB	<i>Central District Business</i>
CELESC	Centrais Elétricas de Santa Catarina
CNEFE	Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos
DEIC	Departamento Estadual de Investigações Criminais
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IFSC	Instituto Federal de Santa Catarina
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISE	Índice Socioeconômico
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PLAMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
SM	Salário mínimo
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
UDESC	Universidade do Estado de Santa Catarina
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNICEF	Funda das Nações Unidas para a Infância

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	031
OBJETIVOS.....	034
Objetivo Geral.....	034
Objetivos Específicos.....	034
1. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	035
1.1. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO.....	036
1.2. A ESCOLA DE CHICAGO E A NATURALIZAÇÃO DOS FENÔMENOS URBANOS.....	039
1.3. A PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO.....	042
1.3.1. Agentes Produtores do Espaço Urbano.....	045
2. ESPAÇO URBANO BRASILEIRO.....	047
2.1. A URBANIZAÇÃO NOS PAÍSES PERIFÉRICOS.....	047
2.2. A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA.....	048
2.3. A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO ESPAÇO URBANO BRASILEIRO.....	051
2.4. MAIS CASA, MENOS CIDADES.....	055
3. SINTAXE ESPACIAL.....	059
3.1. BREVES ELUCIDAÇÕES.....	059
3.2. UMA PONTE ENTRE A CIDADE HUMANA E A CIDADE FÍSICA.....	061
3.3. TÉCNICAS ANALÍTICAS E MEDIDAS DESCRITIVAS.....	064
3.4. ESTUDOS EMPÍRICOS.....	069
3.5. CONSIDERE A SINTAXE E A SEMÂNTICA.....	070
4. INDICADORES SOCIOECONÔMICOS.....	073
4.1. QUESTÕES TÉCNICAS E OPERACIONAIS.....	075
4.1.1. Fontes de Dados.....	076
4.2. INDICADORES SOCIOECONÔMICOS RELEVANTES.....	077
4.2.1. Índice de Gini.....	078

4.2.2. IDH IDH-M.....	078
4.2.3. Outros Indicadores Socioeconômicos Relevantes.....	080
4.2.4. Composição dos Indicadores Socioeconômicos Dimensões e Variáveis.....	081
5. MÉTODO.....	085
5.1. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA Índice Socioeconômico.....	086
5.1.1. Definição das dimensões e de suas respectivas variáveis.....	087
5.1.2. Normalização das variáveis.....	093
5.1.3. Atribuindo peso breve visão acerca do AHP.....	094
5.1.4. Aspectos Socioeconômicos Complementares.....	100
5.2. CARACTERIZAÇÃO CONFIGURACIONAL.....	101
5.3. ANÁLISE SOCIOESPACIAL.....	102
6. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	103
6.1. O POVOADO DE NOSSA SENHORA DO DESTERRO.....	104
6.1.1. Por que na Ilha e não no Continente?.....	106
6.2. A HERANÇA AÇORIANA NO ESPAÇO URBANO DO DESTERRO.....	107
6.3. O INÍCIO DO PROCESSO DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL DAS CLASSES SOCIAIS.....	109
6.4. UMA PONTE PARA A INTEGRAÇÃO.....	111
6.5. A CONSOLIDAÇÃO DO PROCESSO DE CONURBAÇÃO ENTRE FLORIANÓPOLIS, SÃO JOSÉ, PALHOÇA E BIGUAÇU.....	114
6.6. O “EIXO PRIVILEGIADO DAS ELITES”.....	116
7. RESULTADOS E ANÁLISES.....	123
7.1. ANÁLISE SOCIOECONÔMICA.....	123
7.1.1. Dimensão Renda.....	123
7.1.2. Dimensão Educação.....	128
7.1.3. Dimensão Habitação.....	129
7.1.4. Dimensão Infraestrutura.....	130
7.1.5. Dimensão Entorno.....	132
7.1.6. Índice Socioeconômico.....	135
7.1.7. Aspectos Socioeconômicas Complementares.....	140
7.2. ANÁLISE CONFIGURACIONAL.....	145
7.3. ANÁLISE SOCIOESPACIAL a (re)produção da segregação socioespacial.....	148

7.3.1. Contexto Global.....	149
7.3.2. Contexto Local.....	153
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
REFERÊNCIAS.....	171
APÊNDICE A MAPAS.....	179

INTRODUÇÃO

Por que Florianópolis é a melhor cidade do país para criar os filhos

Divulgado em março de 2015, estudo elaborado pela Delta Economics & Finance com exclusividade para EXAME.com aponta a capital catarinense como a melhor cidade do Brasil para criar os filhos.

Pouco mais de quatro meses depois, em julho do mesmo ano, a coluna De Olho na Rua do jornal Diário Catarinense ilustrou o outro lado desse cenário. Cobrindo uma operação da Diretoria Estadual de Investigações Criminais (DEIC) na comunidade Chico Mendes, parte continental de Florianópolis, o fotojornalista Guto Kuerten, em um momento tenso, depara-se com um homem que gentilmente pede para sentar-se ao seu lado e começa a conversar. Conta da perda de um dos três filhos por uma bala perdida na comunidade há um ano, da renda obtida com a venda de cobre e, do desejo de justiça e de um futuro digno para a família. Por fim, pediu ajuda ao profissional para encontrar emprego:

“Você é minha última esperança”, diz morador da Chico Mendes

Nem mesmo a melhor cidade do país para criar os filhos resiste à dura realidade que aflige as grandes e médias cidades capitalistas: a desigualdade socioeconômica. O fenômeno também não é recente. Gilberto Freyre (2014), na década de 1930, denunciava o cenário com o qual, passadas oito décadas, nos deparamos atualmente nos centros urbanos brasileiros, e que já era percebido no início do nosso processo de urbanização:

Estabeleceram-se desde então contrastes violentos de espaço dentro da área urbana e suburbana: o sobrado ou a chácara, grande e isolada, no alto, ou dominando espaços enormes; e as aldeias de mucambos e os cortiços de palhoças embaixo, um

casebre por cima do outro, os moradores também, um por cima do outro, numa angústia anti-higiênica de espaço. Isto nas cidades de altos e baixos como o Rio de Janeiro e a capital da Bahia. No Recife os contrastes de espaço não precisaram das diferenças de nível. Impuseram-se de outro modo: pelo contraste entre o solo preciosamente enxuto e o desprezivelmente alagado, onde se foram estendendo as aldeias de mucambos ou casas de palha. (FREYRE, 2014, p. 351)

O desenvolvimento do Brasil urbano, como apontou Gilberto Freyre ao retratar o cenário brasileiro da década de 1930, foi acompanhado de perto pelas contradições da cidade: a riqueza e a pobreza, a classe dominante e as camadas populares, os sobrados e os mucambos, os condomínios fechados e as favelas (FREYRE, 2014). Assim, como aponta Villaça, “o maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associadas” (VILLAÇA, 2012, p.44). Compreender a sociedade brasileira, portanto, implica compreender o fenômeno da desigualdade socioeconômica. Da mesma forma que compreender o espaço urbano brasileiro – palco das contradições e das disputas de classes – implica compreender a segregação espacial.

Algumas compreensões sobre a sociedade e o espaço urbano – e, consequentemente, a desigualdade socioeconômica e a segregação espacial – abordam o tema a partir da visão clássica de círculos concêntricos – ou centro/periferia. Essa perspectiva tomou forma no início do século passado com a Escola de Chicago e continua a repercutir em diversos estudos socioespaciais. Entretanto, percebemos alguns equívocos nessa linha teórica, como a descrição generalizada do espaço urbano e a desconsideração das relações socioeconômicas da sociedade (HARVEY, 1980), o que nos direciona a uma compreensão ideológica dos fenômenos urbanos, naturalizando injustiças urbanas, como a segregação socioespacial (GOTTDIENER, 1997).

Em contrapartida, a perspectiva adotada pelo sociólogo francês Henri Lefebvre – e, posteriormente, por tantos outros estudiosos, como Harvey, Gottdiener, Santos, Villaça – ao pensar o espaço urbano, revelou a relação dialética entre o espaço e a sociedade. Essa abordagem foi um enorme avanço no estudo do espaço urbano, que passou a ser entendido como uma produção social, o que possibilitou “inserir seu estudo na lógica do materialismo histórico, da dominação e do conflito de classes”

(VILLAÇA, 2012, p. 44), permitindo ir além da “simples descrição do espaço” realizada pela Escola de Chicago.

A partir dessa perspectiva, temos na segregação espacial o reflexo da luta por localizações entre classes sociais, apresentando-se, ainda, como “um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço” (VILLAÇA, 2001, p. 150). Assim, uma das características mais notáveis que definem esse fenômeno urbano está relacionada à localização e, conseqüentemente, à distribuição desigual dos investimentos no espaço urbano (SUGAI, 2015).

Nesse sentido, partindo da perspectiva de produção social, o estudo da configuração espacial, entendida como a forma de articulação entre os elementos do espaço (MEDEIROS, 2013), nos permite compreender as localizações dentro do espaço urbano. O estudo configuracional do espaço urbano nos auxilia ao evidenciar sistemas de permeabilidades e barreiras – e, portanto, proximidades e distâncias – entre grupos sociais heterogêneos. Permite, ainda, uma descrição mais refinada do espaço, permitindo investigar em diferentes escalas espaciais as possibilidades – e probabilidades – de encontros entre esses diferentes grupos nos seus deslocamentos diários, na vida cotidiana. Assim, técnicas analíticas e medidas descritivas da Teoria da Sintaxe Espacial nos dão suporte para essa compreensão.

Assim, enquanto estudos acerca da segregação espacial consideram o espaço urbano, muitas vezes, de maneira um tanto abrangente, a análise configuracional descortina mais detalhes sobre o mesmo, evidenciando a forma como o tecido urbano está conectado – casos em que localizações euclidianamente próximas apresentam conexões precárias, reforçando, portanto, a segregação espacial.

Ao mesmo tempo, o estudo configuracional a partir da Sintaxe Espacial tem suas limitações. A visão excessivamente voltada para a configuração do espaço pode incorrer ao erro de negligenciar aspectos intrínsecos à realidade socioespacial, como processos econômicos, sociais, políticos, culturais, etc. Netto (2013) alerta para a redução das práticas e dos atores sociais, afirmando que “Uma teoria que ignora sistematicamente as trocas informacionais e comunicativas esbarra em limites na contribuição ao esforço de conhecer as ligações sociedade-espaço”.

Por outro lado, compreendemos que a desigualdade que assola a sociedade capitalista não é puramente econômica – outros aspectos da realidade influenciam o fenômeno. Assim, percebemos a necessidade de

investigar a realidade socioeconômica da população a partir da elaboração de um *Índice Socioeconômico* que contemple a multidimensionalidade da desigualdade socioeconômica.

Portanto, buscando compreender a relação entre a desigualdade socioeconômica e a segregação espacial, e, por conseguinte, a dinâmica socioespacial da “*melhor cidade do país para criar os filhos*”, nos propomos a investigar seus aspectos socioeconômicos e configuracionais – sociedade e espaço. Considerando, entretanto, a intensa relação socioeconômica entre os quatro municípios vizinhos – Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu –, o que pode ser percebido pelos deslocamentos espaciais cotidianos de pessoas e cargas (VILLAÇA, 2001), apresenta-se necessário, à nossa investigação, abordar todo o espaço urbano da Área Conurbada de Florianópolis.

OBJETIVOS

Objetivo Geral

O objetivo geral dessa pesquisa é compreender a relação entre a desigualdade socioeconômica e a localização das diversas camadas socioeconômicas da população na Área Conurbada de Florianópolis (ACF), investigando a distribuição dessas camadas e a configuração desse espaço urbano.

Objetivos Específicos

- Caracterizar a realidade socioeconômica da ACF a partir da construção de um *Índice Socioeconômico*;
- Caracterizar a configuração urbana da ACF utilizando a *Teoria da Sintaxe Espacial*, e suas principais medidas – *Integração e Escolha*;
- Examinar a localização dos setores em condições socioeconômicas extremas;
- Examinar as relações de vizinhança e adjacência entre os setores em condições socioeconômicas extremas.

1. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Até 2050, dois terços da população mundial viverão em cidades (ONU, 2014).

O Relatório “*Perspectivas da Urbanização Mundial*” publicado em 2014 pela Organização das Nações Unidas (ONU), ao levantar informações a respeito da população mundial, confirma a permanente importância do processo de urbanização no mundo. Segundo o relatório, no seu ano de publicação (2014), a população urbana mundial atingiu a marca de 3,9 bilhões de pessoas, ou seja, 54% da população mundial. Enquanto até a metade do século passado (1950) somente 30% (746 milhões de pessoas) da população mundial era urbana, projeta-se que, até a metade do presente século (2050), 66% da população mundial será urbana (ONU, 2014).

Entre as regiões consideradas pelo Relatório, a América Latina e o Caribe contam com 80% de sua população vivendo em cidades, menor índice apenas que a América do Norte (82%), e seguidos pela Europa (73%), Ásia (48%) e África (40%). Além disso, ao contrário do que foi observado em décadas passadas, onde as maiores aglomerações urbanas encontravam-se em regiões mais desenvolvidas, hoje, evidencia-se o deslocamento dessas grandes aglomerações para os países periféricos.

Resguardadas as especificidades locais, é possível notar que o processo de urbanização permanece presente na realidade de diversas sociedades ao redor do mundo, e chegará a somar 2,5 bilhões de pessoas à população urbana mundial até 2050 (ONU, 2014). Continua, portanto, verdadeira e atual a preocupação do geógrafo brasileiro Milton Santos quanto a esse processo: “é um fenômeno não apenas recente como também crescente, e em escala planetária” (SANTOS, 2012, p. 13).

Ao redor do mundo, portanto, as sociedades continuam a se urbanizar, e novos desafios são somados a tantos outros que anseiam por

um desenvolvimento urbano com base na justiça social e no direito à cidade, em busca da redução da desigualdade social e da segregação espacial características da sociedade capitalista. Evidencia-se, portanto, a necessidade de compreender o espaço urbano, a partir de uma perspectiva histórica do processo de urbanização, e de diferentes abordagens de estudiosos do assunto.

1.1. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

Embora o processo de urbanização tenha ganhado uma nova perspectiva a partir da Revolução Industrial, sendo fenômenos intimamente articulados, é preciso ter em mente que a urbanização antecede a industrialização, como aponta Lefebvre (2011):

A industrialização fornece o ponto de partida da reflexão sobre nossa época. Ora, a Cidade preexiste à industrialização. [...] As criações urbanas mais eminentes, as obras mais “belas” da vida urbana (“belas”, como geralmente se diz, porque são antes obras do que produtos) datam de épocas anteriores à industrialização (LEFEBVRE, 2011, p. 11).

A urbanização pré-capitalista tem contornos próprios, possíveis de serem observados nas cidades da Antiguidade (4.000 a.C. - 476 d.C.). A exemplo, o avanço do Império Romano (27 a.C. - 476 d.C.) contribuiu expressivamente para o aumento do número de cidades, marcando um importante período da urbanização no continente europeu, “fincando raízes no território onde, séculos mais tarde, transformações econômicas, sociais e políticas aceleraram os processos de urbanização e estenderam o fato urbano a outros territórios continentais” (SPOSITO, 2014, p.21).

A queda do Império Romano do Ocidente, entretanto, caracterizou o meio urbano pela redução da importância e do tamanho das cidades, resultando no declínio do processo de urbanização e, conseqüentemente, na desarticulação da rede urbana. Assim, o florescimento do modo de produção feudal “criou e reproduziu as condições necessárias à economia agrícola e intrafeudo, e em contrapartida esvaziou definitivamente o urbano de seu papel econômico e político” (SPOSITO, 2014, p.28).

Com o fim do período medieval, no entanto, uma nova onda de urbanização marcou o cenário urbano – marcada, principalmente, pela proliferação das cidades. O renascimento das mesmas no continente

européu representou as transformações que estavam ocorrendo no processo produtivo – caracterizado pelo forte interesse na acumulação de capital. Assim, concentrando a força de trabalho e os consumidores, os comerciantes e o capital acumulado, o centro urbano foi o ambiente necessário para o surgimento do capitalismo mercantilista (SPOSITO, 2014).

A partir do modo de produção capitalista, o processo de urbanização assumiu um caráter distinto daquele observado durante a Antiguidade. Como aponta Sposito (2014), a cidade capitalista se diferenciava da cidade antiga por se tornar o lugar da produção de mercadorias – além do “espaço de dominação e gestão do modo de produção, de exercício do poder, e fornecedora de serviços” (SPOSITO, 2014, p. 40).

Assim, ainda que o processo de urbanização tenha início anterior à Revolução Industrial, como apontou Lefebvre (2011), o processo de industrialização representa o ponto de partida para compreendermos a “problemática urbana” atual, e as consequentes transformações ocorridas na sociedade ao longo desse período.

Desempenhando um importante papel na arrancada da indústria (LEFEBVRE, 2011), as cidades passaram por graves problemas urbanos em consequência do crescimento acelerado – decorrente, em grande parte, da crescente necessidade de força de trabalho.

Com o modo de produção capitalista, a terra urbana tornou-se uma mercadoria, “o que significava que o acesso a uma parcela do espaço destas cidades estava mediado, pela compra ou pelo aluguel de terrenos” (SPOSITO, 2014, p.55). Assim, questões como alto adensamento habitacional, abandono do controle público sobre o espaço construído a partir de regulamentos, fiscalizações, passaram a figurar no cenário urbano. Os centros urbanos capitalistas e industrializados foram marcados pela “separação espacial das classes sociais dentro da cidade: bairros pobres, os bairros de ricos...” (SPOSITO, 2014, p.58). Sposito (2014) discorre acerca das características da cidade industrial, revelando as diferenças socioespaciais que figuravam nesses centros urbanos:

Cem anos após a Revolução Industrial, o chamado centro guardava a sua estrutura original, com seus monumentos, suas ruas estreitas, algumas casas pequenas e compactas, jardins e pátios anexos às residências dos mais ricos. Estes foram abandonando, aos poucos, o centro, onde se amontoavam trabalhadores pobres e recém-migrados do campo. Nos pátios

e jardins eram feitas novas construções – casas, indústrias, barracões – tornando a densidade elevadíssima.

[...]

A periferia era entendida como uma espécie de território livre da iniciativa privada, onde, de forma independente, surgiram bairros de luxo (para abrigar os ricos emigrados do centro), bairros pobres (onde moravam mais assalariados e recém-emigrados do campo), unidades industriais maiores, depósitos. Estes novos setores da cidade foram, com o correr do tempo, fundindo-se num tecido urbano mais compacto (SPOSITO, 2014, p. 56).

No entanto, a partir do momento em que a desordem urbana começou a incomodar as camadas mais ricas da sociedade, algumas medidas significativas começaram a ser implementadas. A segunda metade do século XIX foi, portanto, marcada pela aprovação de leis sanitárias, pela implantação de redes de água e esgoto, por melhorias nas vias públicas, por obras e planejamento dos espaços urbanos. Exemplo clássico e marcante desse período foi a intervenção, a partir de 1851, do prefeito Haussmann em Paris. Segundo Sposito (2014), por trás do interesse de organização das cidades europeias estava a “preocupação dos capitalistas em melhorar as condições dos trabalhadores” (SPOSITO, 2014, p.60). Seria, contudo, uma visão ingênua, como a própria autora aponta, acreditarmos que a ação partiu da boa vontade daqueles; o interesse visava mais o aumento da produtividade de seus trabalhadores que a qualidade de vida dos mesmos.

O início do século XX marcou a estabilização do ritmo de urbanização no mundo ocidental, em decorrência tanto da distribuição espacial da indústria – inicialmente, marcada pela concentração – como da redução do êxodo rural e da taxa de natalidade, e também como consequência das Grandes Guerras, que marcaram a primeira metade do século e que tiveram importante influência nessa estabilidade (SANTOS, 2012). Cabe ressaltar, entretanto, que os ritmos do processo de urbanização são bem diferentes ao redor do mundo (SANTOS, 2012), como será abordado em capítulo posterior.

1.2. A ESCOLA DE CHICAGO E A NATURALIZAÇÃO DOS FENÔMENOS URBANOS

De acordo com Gottdiener (1997), compreensões mais antigas do pensamento social defendem que a organização do espaço urbano é reflexo da organização da sociedade. Foi, portanto, a partir de tal compreensão, que a Ecologia Urbana, no início do século XX, concebeu suas primeiras formulações teóricas, passando a defender que “as disposições espaciais dos assentamentos urbanos representam a acomodação da organização social a seu meio ambiente físico” (PARK, 1925), o que não significa a compreensão de uma relação dialética espaço/sociedade por essa linha teórica.

Inserida na perspectiva da Ecologia Urbana, a Escola de Chicago teve importantes representantes – Park, Burgess, McKenzie – que escreveram sobre a cidade, interpretando a forma urbana em termos ecológicos. Perceberam “a concentração de grupos de baixa renda e de vários grupos étnicos em setores específicos da cidade” (HARVEY, 1980, p. 113), e, ainda, observaram “certa regularidade de forma espacial” (HARVEY, 1980, p. 113).

Dentro dessa perspectiva, Burgess (1928) elaborou a teoria de crescimento espacial das cidades a partir de *Zonas Concêntricas*, isto é, um modelo de expansão no qual a cidade cresce radialmente a partir do centro em direção à periferia. Zonas de escritórios e zonas de indústrias leves, ao se “expandirem”, “empurrariam” o centro para fora, “invadindo” zonas residenciais. Paralelamente, a elite responderia ao apelo dos distritos residenciais atraentes fora do centro, deslocando-se para essas regiões. Para as camadas populares, restariam áreas próximas ao distrito central de negócios (Loop). O resultado, portanto, seria a cidade organizada em *Zonas Concêntricas* (Figura 01).

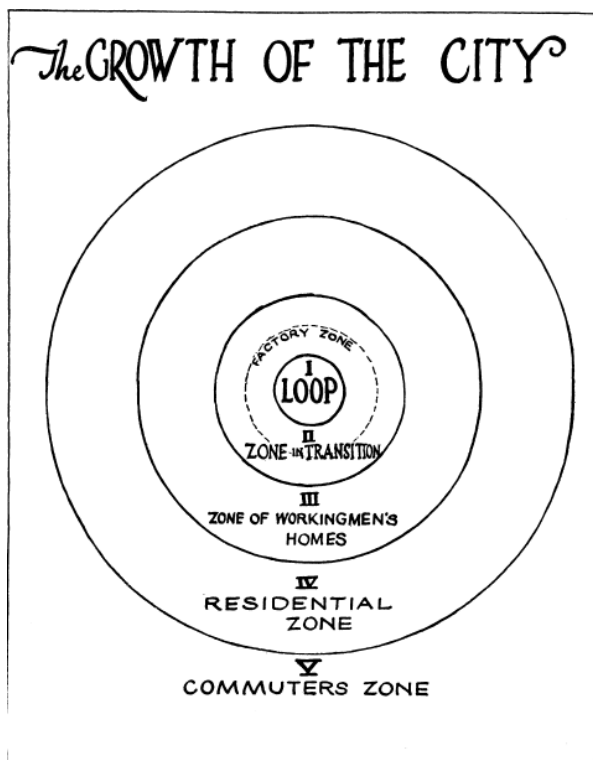


Figura 01. Modelo de Zonas Concêntricas. Fonte: Burgess (1928).

Um estudioso que revisitou as ideias de Burgess foi Ford (1996). Para o autor, o modelo de *Zonas Concêntricas*, embora pensado para a cidade de Chicago durante a década de 1920, apresenta-se como um bom exemplo ao ilustrar o processo de crescimento urbano de maneira simples e flexível, podendo ser ajustado para casos particulares (FORD, 1996). Assim, desenvolve um novo modelo de expansão destinado às cidades latino-americanas na década de 1980, retomando e refinando o modelo na década seguinte (FORD, 1996).

O modelo revisto procurou atender às cidades latino-americanas, buscando representar elementos característicos de sua realidade (FORD, 1999). Assim, o modelo adota a forma circular com alguns elementos essenciais: o distrito central de negócios (CBD), a espinha comercial, o setor residencial da elite e três anéis concêntricos de status residencial

decrecente – zona de maturidade, zona de crescimento e zona periférica de favelas (FORD, 1996) (Figura 02).

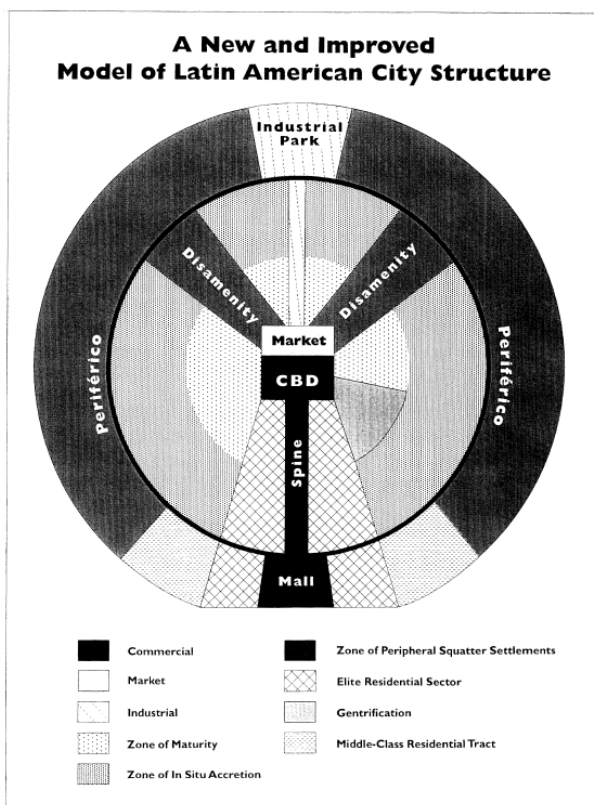


Figura 02. Modelo proposto por Ford para as cidades latino-americanas. Fonte: Ford (1996).

O centro, dividido em duas partes – o CBD e o comércio –, refletiria características das cidades latino-americanas, onde o mesmo apresenta uma série de escritórios modernos, hotéis e estruturas de varejo. Na extremidade da espinha comercial da elite encontra-se o shopping (*mall*), que, embora não tão marcante nas cidades latino-americanas quanto nas norte-americanas, representa os nós suburbanos que competem com o centro da cidade. Observa-se, também, um setor industrial que culmina em um parque industrial suburbano construído ao

longo de uma ferrovia ou rodovia, reconhecendo a necessidade crescente de amplo espaço fabril e a distribuição em grande escala. O shopping e o parque industrial são conectados por um anel rodoviário periférico que, segundo Ford (1996), grande parte das cidades latino-americanas já possui ainda que com um desenvolvimento limitado do seu entorno pelas dificuldades de infraestrutura. O anel viário, entretanto, pode ou não abraçar completamente a cidade, mas a afeta de diversas maneiras, podendo representar um limite entre o setor residencial das elites e comunidades antigas ou novos empreendimentos planejados. As residências da classe média localizam-se o mais próximo possível das elites e do anel rodoviário, a fim de garantir acesso, status e proteção. Por fim, o modelo apresenta o setor de gentrificação, inserido na Zona de Maturidade entre CBD e o setor residencial das elites, marcante nas cidades latino-americanas que começaram a valorizar paisagens históricas e a estabelecer áreas com proteção especial a fim de atrair turistas, artistas e membros da elite local (FORD, 1996).

Harvey, entretanto, faz críticas à maneira como a Escola de Chicago e seus “seguidores” enxergam a cidade. Segundo o autor, as *teorias setoriais* são, principalmente, “descrições generalizadas de padrões de uso do espaço urbano” (HARVEY, 1980, p. 137), e seus defensores, a exemplo de Park e Burgess, não consideraram a solidariedade social que resulta do sistema econômico e das relações sociais. Gottdiener (1997) assinala, ainda, que a questão urbana, orientada a partir da perspectiva da Escola de Chicago, é compreendida ideologicamente, ignorando a atuação de forças sistêmicas que integram hierarquicamente o espaço urbano. Consequentemente, a partir desta perspectiva, as injustiças urbanas passaram a ser encaradas “como uma função da distribuição espacial, de modo a poder dizer-se que os problemas sociais são causados por diferenças de localização” (GOTTDIENER, 1997, p. 23), cometendo, portanto, o grave equívoco de naturalizar fenômenos urbanos, como a segregação socioespacial.

1.3. A PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO

Com efeito, o interesse do “tecido urbano” não se limita à sua morfologia. Ele é o suporte de um “modo de viver” mais ou

menos intenso ou degradado: a sociedade urbana. Na base econômica do “tecido urbano” aparecem fenômenos de uma outra ordem, num outro nível, o da vida social e “cultural”. [...]. Semelhante modo de viver comporta sistemas de objetos e sistemas de valores (LEFEBVRE, 2011, p. 19).

A perspectiva adotada pelo sociólogo francês Henri Lefebvre – e, posteriormente, por tantos outros estudiosos, como Harvey, Gottdiener, Santos, Villaça – ao pensar o espaço urbano, revela a relação dialética entre o espaço e a sociedade. Assim, como defende Milton Santos (2014), o espaço é essencialmente social, o que significa que transformações na sociedade são refletidas na produção do espaço, sendo também verdadeira a direção inversa.

Para Villaça (2012), a abordagem iniciada por Lefebvre foi um enorme avanço no estudo do espaço urbano, que passou a ser entendido como uma produção social, um produto do trabalho humano. Dessa forma, “foi possível inserir seu estudo na lógica do materialismo histórico, da dominação e do conflito de classes” (VILLAÇA, 2012, p. 44), permitindo ir além da “simples descrição do espaço” realizada pelos ecologistas urbanos.

A concepção do espaço urbano enquanto produção social evidencia, portanto, que o mesmo é resultado da “manifestação de processos sociais complexos” (GOTTDIENER, 1997, p. 32), o que significa compreendê-lo como um produto social em constante transformação, composto por objetos naturais e artificiais, e também pela própria sociedade que, conseqüentemente, é incapaz de atuar fora dele (SANTOS, 2014). Nessa perspectiva, o espaço contempla um caráter histórico, reflete a história dos processos produtivos (SANTOS, 2014; CARLOS, 2011).

Assim, espaço e sociedade, dialeticamente associados, se realizam um no outro (CARLOS, 2011), isto é, sob a lógica do modo de produção capitalista, as necessidades do capital refletem no espaço, da mesma forma que alterações espaciais refletem nas necessidades do capital (GOTTDIENER, 1997). Condicionada, portanto, pela acumulação do capital e pela disputa de classes, a produção do espaço urbano resulta no desenvolvimento desigual e em injustiças sociais que são refletidas nas cidades através da segregação socioespacial (GOTTDIENER, 1997; VILLAÇA, 2001).

A segregação socioespacial, como aponta Villaça (2001;2012), é um fenômeno urbano resultante da disputa pela localização privilegiada

dentro do espaço urbano, sendo necessária para a dominação política e econômica exercida pela classe dominante. Tal fenômeno torna-se possível graças à distribuição desigual das vantagens e desvantagens no espaço produzido, e está intimamente relacionada à manipulação dos tempos de deslocamentos. “Lembra-te que tempo é dinheiro”, já alertava Benjamin Franklin à sociedade americana do século XVIII. A economia do relógio é equivalente à economia da moeda nas sociedades capitalistas, como nos lembra Max Weber (WEBER, 2012).

Assim, Lefebvre (2011) aponta que “os violentos contrastes entre a riqueza e a pobreza [...] têm a Cidade por local, por arena” (LEFEBVRE, 2011, p.13). A segregação socioespacial, portanto, não é exclusividade das cidades brasileiras, mas uma característica marcante das cidades capitalistas.

Gottdiener (1997) chama a atenção, entretanto, para o risco de incorreremos ao determinismo econômico. Não seria correta, portanto, a conclusão de que apenas o modo de produção capitalista foi capaz reestruturar o espaço urbano. Padrões espaciais e relações sociais são, também, resultados de contingências, de valores culturais, de questões geográficas, são “mais que produtos diretos ou de intenções capitalistas ou de maquinações estruturais” (GOTTDIENER, 1997, p. 26). Em contraposição ao que muitos *marxistas ortodoxos* defendem, o próprio Engels já havia apontado para outros elementos além da questão econômica:

[...] o derradeiro elemento determinante na história é a produção e a reprodução da vida real. Mais do que isto nem Marx nem eu jamais afirmamos. Por essa razão, se alguém deturpa isso dizendo que o elemento econômico é o único determinante, ele transforma a proposição em uma frase insignificante, abstrata e sem sentido. A situação econômica é a base, mas os vários elementos da superestrutura – formas políticas da luta de classes e seus resultados, a saber: as constituições estabelecidas pela classe vitoriosa depois de um combate bem sucedido etc., as formas jurídicas e mesmo os reflexos de todas essas lutas nos cérebros dos participantes, as teorias políticas, jurídicas, filosóficas, pontos de vista religiosos e seu posterior desenvolvimento em sistemas de dogmas – também exercem influência sobre o curso das lutas

históricas, e em muitos casos preponderam na determinação de sua forma [...] (Marx-Engels Correspondence, 417-18).

A partir da abordagem adotada por Gottdiener (1997) – inserida na perspectiva do materialismo histórico e, ainda, considerando além da questão econômica –, o espaço urbano passa a ser compreendido como uma produção social em todos os seus níveis, incluindo o político e o cultural, confirmando também a importância de eventos contingenciais ao longo dos processos históricos de sua produção. Nesse sentido, como aponta Carlos (2011):

A análise do processo de produção do espaço urbano requer, portanto, a justaposição de vários níveis da realidade como momentos diferenciados da reprodução geral da sociedade, isto é, o da dominação política, o da acumulação do capital e o da realização da vida humana. Desse modo, se o espaço corresponde a uma realidade global, revelando-se no plano do abstrato, e diz respeito ao plano do conhecimento, sua produção é social e esta expressa a prática socioespacial. A materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, ou seja, a dimensão da produção/ reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida. Nesse sentido, o espaço contempla uma dupla dimensão, de um lado, a materialidade objetiva, e, de outro, um conteúdo social dado pelas relações sociais que se realizam num espaço-tempo determinado, aquele da sua reprodução da sociedade. (CARLOS, 2011, p. 70).

1.3.1. Agentes Produtores do Espaço Urbano

Longe, no entanto, de ser um produto da “mão invisível do mercado”, o espaço urbano, ao contrário, é produto da atuação “de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias” (CORRÊA, 2011, p. 43). De promotores imobiliários a grupos sociais excluídos, são agentes inseridos no contexto espaço-temporal de cada sociedade capitalista, que atuam dentro de um marco jurídico que reflete os interesses da classe dominante (CORRÊA, 1993; 2011).

A partir da atuação destes agentes, o espaço urbano é produzido como materialidade – ou seja, infraestrutura viária, sanitária, energética, etc. (CORRÊA, 2011; CARLOS, 2011) –, impregnado de “significados

diversos, como aqueles associados à estética, status, etnicidade e sacralidade” (CORRÊA, 2011, p. 44). Assim, enquanto produto social em constante transformação, o espaço urbano é produzido por estes agentes através de alterações do perímetro urbano, densificação de determinadas áreas da cidade em detrimento de outras, alterações mais permissivas (ou não) do zoneamento do solo urbano, deterioração ou renovação de certas áreas, implantação diferenciada da infraestrutura, etc. (CORRÊA, 1989, p. 11).

O Estado, enquanto agente produtor, também atua no processo de produção do espaço urbano, direta ou indiretamente. No primeiro caso, por meio da construção de habitações populares e da execução de obras de urbanização; no segundo, a partir de financiamentos aos consumidores e às construtoras (CORRÊA, 1993).

Em suma, como aponta Carlos (2011), a perspectiva do espaço urbano enquanto produção social materializada implica questões relevantes à sua compreensão:

[...] seu sentido revela os conteúdos do processo produtivo, os sujeitos produtores, os agentes da produção material do espaço, as finalidades que orientam essa produção no conjunto de determinada sociedade, bem como as formas como é apropriada. [...]. Se ela tem por conteúdo as relações sociais, tem também uma localização no espaço. Dessa forma, há produção do espaço e produção de atividades no espaço, portanto, as atividades humanas se localizam diferencialmente no espaço (CARLOS, 2011, p. 62).

Precisamos, ainda, ter em mente que o processo histórico de produção social do espaço apresenta algumas peculiaridades dependendo do contexto geopolítico considerado. Assim, *países do capitalismo central* e *países periféricos* apresentaram algumas características distintas ao longo dos seus processos de urbanização, por exemplo. Portanto, no próximo capítulo nos dedicaremos ao estudo do espaço urbano brasileiro, contextualizando o processo de urbanização dos *países periféricos*.

2. ESPAÇO URBANO BRASILEIRO

2.1. A URBANIZAÇÃO NOS PAÍSES PERIFÉRICOS

A urbanização nos *países periféricos*, como aponta Milton Santos, apresenta características distintas daquelas observadas nos *países do capitalismo central*, tendo sido mais recente e mais rápida (SANTOS, 2012). A relação econômica entre esses dois grupos de países, marcada por trocas desiguais – países industrializados, de um lado, com seus produtos industriais, de maior valor; e países em início de industrialização com produtos predominantemente primários, de menor valor –, dificultou “a acumulação e reprodução do capital nos países ‘periféricos’ e reforçou as condições para esta reprodução nos países centrais” (SPOSITO, 2014, p.62). Consequência dessas trocas desiguais, foi um processo de urbanização com os mesmos traços, isto é, desigual.

Logo, comparar a urbanização desses dois grupos de países, e os problemas urbanos decorrentes da mesma, sem considerar suas especificidades, seria, portanto, um grave erro, como aponta Sposito (2014):

Numa análise, a nosso ver ideologicamente comprometida, muitos compararam estes problemas aos vividos pelas cidades inglesas no século XIX, reforçando aquela interpretação de que estaríamos vivendo etapas que os países industrializados já tinham vivido. Esta visão passa a mensagem de que esta desordem urbana, e todos os problemas dela decorrentes são conjunturais, e derivam de um crescimento populacional muito rápido dos grandes centros urbanos, isto porque o crescimento vegetativo seria alto, e a migração intensa. A cidade, segundo esta interpretação, seria muito atraente para o homem do campo. (SPOSITO, 2014, p.71)

Outro ponto relevante foi que, ao passo que países desenvolvidos contavam com uma industrialização relativamente avançada, países periféricos aproveitaram-se dos avanços tecnológicos, inclusive de ordem sanitária, reduzindo suas taxas de mortalidade numa velocidade muito mais rápida que a observada durante o processo de urbanização dos países industrializados, o que levou, de fato, a um acelerado crescimento demográfico (SANTOS, 2010).

A rápida urbanização observada a partir da segunda metade do século XX constitui, portanto, uma importante característica dos países periféricos. O rápido crescimento demográfico, somado a causas políticas e sociais, contribuiu para a hipertrofia de suas cidades (SANTOS, 2012), ocasionando graves problemas de saneamento e congestionamento, além do surgimento de extensos assentamentos populacionais com características sub-humanas (ZAHN, 1983). Consequentemente, essa rápida urbanização observada nos países periféricos “foi acompanhada pela expansão, a um ritmo igual, da expansão da pobreza, mesmo que esta se apresente de forma particular e específica em cada país e nas diferentes cidades de um mesmo país” (SANTOS, 2013b, p. 06).

2.2. A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

Marcadamente litorânea, a urbanização brasileira desenvolveu-se a partir do século XVIII, atingindo sua maturidade um século mais tarde, no século XIX (SANTOS, 2013a). A primeira aceleração do fenômeno foi observada entre 1872 e 1900, quando a população urbana passou de 5,9% para 9,4% – um período histórico para o país, e para o cenário urbano nacional, se recordarmos que data desse momento o fim da escravidão que aconteceu com a Lei Áurea em 13 de maio de 1888, e que levou um grande contingente de escravos recém libertos, em condição de extrema pobreza, em direção aos centros urbanos.

Entre 1920 e 1940, a população nas cidades deu um salto significativo, passando de 10,7% para 31,2%. Foi a década de 1960, entretanto, que marcou um ponto de inflexão da distribuição da população brasileira (SANTOS, 2013a), momento em que a população urbana ultrapassou a rural. Na mesma década, três áreas mais urbanizadas se destacavam: o “centro dinâmico da nação”, constituído por São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e o norte do Paraná; a área “Litorânea Norte”, indo de Ilhéus na Bahia até a Paraíba; e a região Sul, incluindo o

Rio Grande do Sul e as metades orientais do Paraná e de Santa Catarina (RONCA, 1983, p.121). No início dos anos 1970, a população urbana já somava mais de 55% da população brasileira (IBGE, 1970).

Santos (2013b) identifica, portanto, quatro momentos distintos do processo a partir da segunda metade do século XX. Primeiramente, observou-se o aumento do número de cidades com população superior a 20 mil habitantes, o que o autor (SANTOS, 2013b) denomina de urbanização aglomerada; em seguida, ocorreu a multiplicação dos centros urbanos de tamanho intermediário, caracterizando-se como uma urbanização concentrada; finalmente, atingiu-se a metropolização, onde foi possível observar o aumento do número de grandes e médias cidades. A última década do século (1990) representou a chegada de um quarto momento, o do meio técnico-científico, momento histórico no qual a produção do espaço ocorreria com um crescente conteúdo científico, técnico e informativo (SANTOS, 2013a). Entre as implicações desse período, Santos (2013a) destaca a produção do espaço urbano seguida do desenvolvimento do sistema de transportes, de telecomunicações e de energia, do desenvolvimento da produção material e, também, das formas de produção não material, como saúde, educação, lazer, informação, etc. (SANTOS, 2013a). Assim, transformações, inicialmente quantitativas, ocorridas nos centros urbanos brasileiros implicaram transformações também qualitativas (DEÁK, 2010).

A urbanização brasileira, ao longo do século XX, foi acompanhada de perto pela crescente pobreza nas cidades. O campo modernizado, necessitando cada vez menos da mão-de-obra humana, foi expulsando o homem pobre, que se encaminhava em direção às cidades em busca de melhores condições de vida. A indústria, no entanto, foi se desenvolvendo criando um número pequeno de empregos, enquanto o terciário remunerava mal e não garantia a ocupação (SANTOS, 2013b). Assim, as cidades brasileiras representavam¹, e continuam representando, “tanto o teatro de conflitos crescentes como o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções” (SANTOS, 2013b, p. 11). Freyre (2014), em Sobrados e Mucambos, ao retratar a década de 1930, denuncia a situação de pobreza que se espalhou pelos centros urbanos brasileiros com a migração rural-urbano, e a consequente urbanização:

[...] enquanto as senzalas diminuía de tamanho, engrossavam as aldeias de mucambos e de palhoças, perto dos sobrados e

¹ A primeira edificação do livro *A Pobreza Urbana*, de Milton Santos, é de 1978.

das chácaras. Engrossavam, espalhando-se pelas zonas mais desprezadas das cidades (FREYRE, 2014, p. 207).

Dessa forma, as médias e grandes cidades brasileiras apresentam algumas problemáticas semelhantes. Problemas como habitação, transporte, educação, saúde, atendimento adequado de saneamento básico, por exemplo, são recorrentes. Para Santos (2013b) “quanto mais populosa e mais vasta, mais diferenciadas a atividade e a estrutura de classes, e mais o quadro urbano é compósito, deixando ver melhor suas diferenciações” (SANTOS, 2013b, p. 105). Cidades espalhadas, entremeadas de vazios urbanos, seguindo um modelo rodoviário que ao mesmo tempo resulta em graves problemas de mobilidade, além da carência de infraestrutura e da periferização da população, compõem o cenário das cidades brasileiras. Entre as consequências do crescimento urbano, observa-se em paralelo o crescimento sistêmico, também, dessas características (SANTOS, 2013b).

Entretanto, como apontou Santos (2013b), as cidades brasileiras também representam o lugar das possibilidades. Assim, enquanto por um lado, as cidades representam a esperança do fim da pobreza e de infinitas possibilidades, de outro, representam a multiplicação de problemas sociais e carências econômicas, sendo “a causa de todos os males” (SANTOS, 2013b, p.26). A pobreza não seria, assim, o resultado apenas do modelo socioeconômico vigente, seria, também, resultado do modelo espacial (SANTOS, 2013b). Freyre (2014) apontou o cenário de possibilidades representado pelos centros urbanos no início do processo de urbanização brasileiro:

Com a urbanização do país, ganharam tais antagonismos uma intensidade nova; o equilíbrio entre brancos de sobrado e pretos, caboclos e pardos livres dos mucambos não seria o mesmo que entre os brancos das velhas casas-grandes e os negros das senzalas. É verdade que ao mesmo tempo que se acentuavam os antagonismos, tornavam-se maiores as oportunidades de ascensão social, nas cidades, para os escravos e para os filhos de escravos, e fossem indivíduos dotados de aptidão artística ou intelectual extraordinária ou de qualidades especiais de atração sexual. E a miscigenação, tão grande nas cidades como nas fazendas, amaciou, a seu modo, antagonismos entre os extremos (FREYRE, 2014, p. 270).

2.3. A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO ESPAÇO URBANO BRASILEIRO

O desenvolvimento do Brasil urbano na década de 1930 foi acompanhado de perto pelas contradições da cidade: a riqueza e a pobreza, a classe dominante e as camadas populares, os sobrados e os mucambos, os condomínios fechados e as favelas (FREYRE, 2014). Assim, como aponta Villaça, “o maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associadas” (VILLAÇA, 2012, p.44). Compreender a sociedade brasileira, portanto, implica compreender o fenômeno da desigualdade social. Da mesma forma que compreender o espaço urbano brasileiro – palco das contradições e das disputas de classes – implica compreender a segregação espacial, considerada a “mais importante manifestação espacial-urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade” (VILLAÇA, 2012, p. 44). Temos, então, que a desigualdade social e a segregação espacial estão articuladas e precisam ser compreendidas e explicadas de tal forma (VILLAÇA, 2001; 2012).

Milton Santos evidenciou o fenômeno da segregação espacial em suas análises do espaço urbano brasileiro. Para o geógrafo, existem diversas cidades dentro de uma só, resultado do conflito de classes sociais. Assim, bairros de cidades de países periféricos apresentam planos extremamente diferentes: de um lado a cidade velha amontoadas e do outro o plano urbanístico europeu. Como resultado dessa oposição, as conexões do tecido urbano apresentam-se bastante medíocres, estabelecendo-se em favor do centro da cidade (SANTOS, 2012). Além dos bairros das camadas de alta e baixa renda, Santos (2012) aponta, ainda, a marcante presença das favelas nessas cidades. Normalmente, em terrenos de pouco valor ou impróprios para a construção, a situação das favelas é geralmente periférica. Ainda que presentes em muitos centros urbanos, caso do Rio de Janeiro, existe uma tendência de afastamento das favelas desses centros em direção à periferia à medida que as cidades se expandem (SANTOS, 2012). Em meio a bairros de alta e de baixa renda, e a favelas, o centro urbano concentra parte importante das vias urbanas, constituindo o nó principal da rede viária, além de concentrar os serviços e comércios. Assim, os centros das cidades de países periféricos monopolizam as funções de serviços não apenas em escala local, mas também regional e nacional (SANTOS, 2012).

Entre a vasta contribuição de Milton Santos para os estudos do espaço urbano brasileiro, reside a consideração da segregação étnica. De acordo com o geógrafo, entre outras razões, a segregação entre camadas de alta e baixa renda deriva dos preços de aluguéis e terrenos, diretamente relacionados à localização e, uma vez que as classes nativas são, frequentemente, mais pobres e mais desfavorecidas, a segregação econômica é convertida em segregação étnica (SANTOS, 2012). A cidade divide-se, conseqüentemente, entre: “a cidade rica e a cidade pobre, ou a cidade branca e a cidade de cor, separadas pelas classes médias” (SANTOS, 2012, p.2010).

Para Villaça, a segregação espacial poderia ser entendida como um processo no qual diferentes classes sociais tendem a se concentrar em setores ou conjuntos de bairros no espaço urbano. Villaça (2001; 2012) atenta para o fato de que embora existam regiões urbanas ocupadas exclusivamente por camadas de baixa renda, o mesmo não acontece com as camadas de alta renda, que não impedem a presença, nem o crescimento de outras classes na mesma região. Dessa forma, a segregação espacial não significa a ocupação homogênea de uma única classe social em uma determinada região, mas a concentração significativa da mesma em uma região mais que em qualquer outra da cidade. Cabe ressaltar, portanto, que Villaça compreende a ocorrência do fenômeno por regiões/setores da cidade, e não por bairros como observou Milton Santos.

De acordo com Villaça, a segregação decorre da luta por localizações entre classes sociais, apresentando-se como “um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço” (VILLAÇA, 2001, p. 150), e destaca, ainda, o termo “processo”, uma vez que a segregação é vista pelo autor como uma tendência. Seria, portanto, um erro atrelar a ideia de segregação à ideia de homogeneidade ou estática.

O autor defende que segregação socioespacial observada nas grandes e médias cidades brasileiras é melhor explicada a partir da abordagem de setores de círculos. Aponta, ainda, que a localização das elites em setores de círculo promove, através do mercado imobiliário, do Estado e da Ideologia, maior controle do espaço urbano (VILLAÇA, 2001; 2012).

Villaça – compreendendo a segregação por regiões/setores da cidade – defende a abordagem da “macrossegregação”, na qual “as camadas de mais alta renda tendem a se segregar (nos próprios bairros)

numa mesma região da cidade, e não a se espalhar aleatoriamente por toda a cidade” (VILLAÇA, 2001, p.150). A abordagem de setores de círculo permite, ainda, observar a necessidade da classe dominante em manter o seu acesso ao centro urbano e a possibilidade de concentração de investimentos em uma região específica da cidade. Ao contrário de defender um “modelo” como os seguidores da Escola de Chicago, Villaça (2001; 2012) evidencia que o processo de segregação socioespacial segue uma *dinâmica* direcionada por interesses da classe dominante.

A partir das contribuições de Villaça, Sugai (2015) aponta que uma das características mais notáveis que definem a segregação socioespacial está relacionada à localização e à distribuição desigual dos investimentos públicos no espaço intraurbano, destacando aqueles referentes ao sistema viário. De acordo com Sugai (2015), a localização, produto da disputa de classes, é definida pela acessibilidade e pelos serviços públicos disponíveis, determinando o valor da terra e refletindo na dinâmica imobiliária e, consequentemente, na segregação socioespacial. Aponta, ainda, duas características marcantes das cidades brasileiras: investimentos públicos distribuídos desigualmente pelo espaço urbano, e a estreita relação entre periferias pobres e a deficiência de infraestrutura, equipamento e serviços urbanos.

A partir de uma outra perspectiva, Netto (2014) aponta a deficiência das abordagens estáticas nas quais não são identificados os componentes da dinâmica social, como a interação e a movimentação de atores. Defende “uma abordagem para compreender o dia a dia da vida social como a instância da efetivação da segregação como restrição da interação [...] mais afeita à temporalidade do agora e das espacialidades da ação cotidiana” (NETTO, 2014, p. 47 – grifo no original). O autor aponta que as redes de encontro segregadas resultariam em graves consequências à dinâmica social ao promover a divisão do mundo e a invisibilização do *Outro*. O espaço urbano, portanto, apresenta-se como um elemento fundamental na promoção de encontros e na possibilidade de interação entre pessoas de diferentes classes sociais, promovendo, ainda, a formação de diferentes mundos sociais.

Consequentemente, Netto (2014) evidencia a existência de dois padrões básicos de apropriação social nas grandes cidades brasileiras: o padrão de apropriação do espaço por atores de menor renda, e o padrão de apropriação por atores de rendas média e alta. No primeiro caso, observa-se alta dependência do transporte coletivo, enquanto no segundo caso, o transporte motorizado individual amplia a mobilidade desses

atores. Segundo Netto (2014), estudos têm confirmado a existência de diferentes padrões de apropriação do espaço urbano brasileiro, segundo os quais as camadas populares tendem a utilizar mais intensamente os espaços próximos a sua residência, e as camadas de mais alta renda, possuindo maior mobilidade, apropriam-se facilmente de locais diversos e que envolvam amplos deslocamentos (Figura 03).

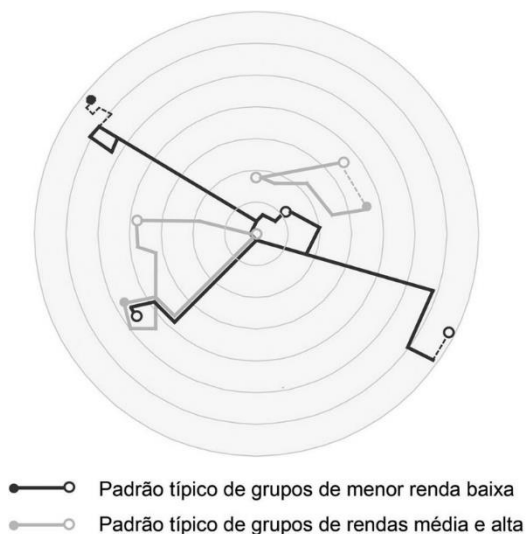


Figura 03. Padrões de apropriação do espaço urbano. Fonte: Netto (2014).

Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br>>. Acesso em: 18/05/2016.

Nesse sentido, Lefebvre (2011) discorre acerca da importância de como as pessoas apropriam-se dos espaços urbanos, uma vez que:

[...] a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na Cidade” (LEFEBVRE, 2011, p.22).

2.4. MAIS CASAS, MENOS CIDADES

Evidente que o cenário urbano nacional passou por transformações importantes nos últimos 15 anos e, portanto, merece nossa atenção esse fato. Assim, em comunicado divulgado em 2012, intitulado “A Década Inclusiva (2001-2011): Desigualdade, Pobreza e Políticas de Renda” (IPEA, 2012), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apresentou brevemente o cenário socioeconômico brasileiro do período em questão. Observou-se que, embora a desigualdade social continue figurando como um grave problema das cidades brasileiras, e apesar de estarmos entre as 12 maiores desigualdades do mundo, o Brasil atingiu o menor Índice de Gini na última década. Após 30 anos em alta, o Índice brasileiro começou a cair a partir dos anos 2000, passando de 0,594 em 2001 para 0,527 em 2011 (IPEA, 2013) (Gráfico 01).

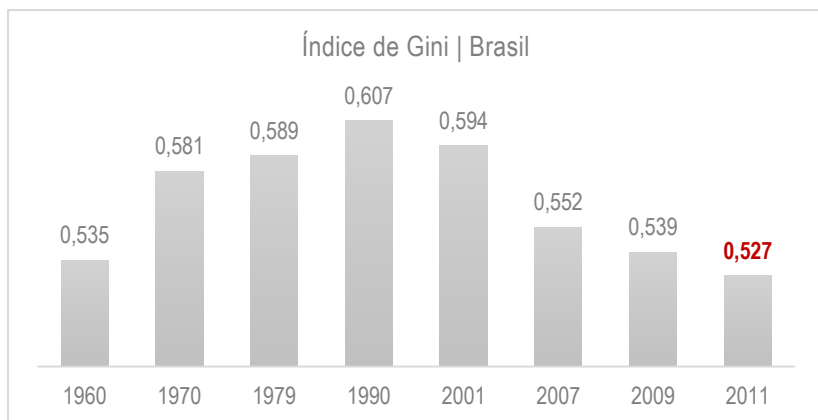


Gráfico 01. Índice de Gini – Brasil. Fonte: Adaptado IPEA (2013).

No campo da política urbana, a última década também foi representativa, e algumas questões merecem ser colocadas em foco. Para Schvarsberg (2012), o Estatuto da Cidade, por exemplo, foi uma conquista democrática inspirado na primazia “lefebvriana” do direito à cidade, e deve ser entendido como “um novo marco jurídico urbanístico fundado no princípio da função social da cidade e da propriedade urbana, e não mais nas garantias à propriedade privada” (SCHVARSBERG, 2012, p.150). Da mesma forma, para Maricato (2012), a criação do Ministério das Cidades em 2003 também representou uma conquista,

sendo vista como uma possibilidade de articular todos os que estavam envolvidos com questões urbanas, ampliando e fortalecendo o debate e as forças de atuação para novas soluções. Acreditou-se, assim, não apenas na construção governamental, mas também social da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (MARICATO, 2012).

Em sequência foram criados os Programas de Aceleração do Crescimento (PAC1, 2007; PAC2, 2010) e Minha Casa Minha Vida (PMCMV, 2009). Enquanto o primeiro retomou as obras de infraestrutura praticamente abandonadas desde a década de 1980, o segundo buscou na construção de moradias uma maneira de reagir à crise internacional eclodida em 2008 (MARICATO, 2012). Assim, segundo Maricato (2012), “deixava-se o patamar de inanição que havia caracterizado governo e mercado durante as políticas neoliberais e retomava-se a atividade produtiva” (MARICATO, 2012, p. 60).

Mais que o PMCMV, o PAC dialogou com o desenvolvimento urbano ao remeter grande parte dos recursos à recuperação de áreas urbanas degradadas, ou mais especificamente à urbanização de favelas, não apenas ao consolidar sua localização, mas também ao manter as relações existentes com o entorno, assegurando melhor condição urbana para as camadas de menor renda (MARICATO, 2012). Quanto ao PMCMV, Maricato (2012) faz críticas ao interesse mais pela quantidade de moradias que pela condição urbana. Assim, a localização desses empreendimentos acabou sendo definida mais por agentes do mercado imobiliário que pela função social da propriedade prevista na Constituição de 1988 e no Estatuto da Cidade (MARICATO, 2012).

Pereira (2015) aponta que, historicamente, a partir de uma política que incentivava a aquisição de terrenos com baixo valor econômico, porém com potencial de valorização futura, as ações voltadas à produção de habitação de interesse social resultaram na implantação de conjuntos habitacionais nas periferias das cidades. Dessa forma, esses empreendimentos tiveram impactos marcantes nas grandes e médias cidades brasileiras ao incentivar o processo de periferização e, conseqüentemente, segregação socioespacial, estabelecendo uma dinâmica negativa na estruturação das cidades (PEREIRA, 2015).



Figura 04. Empreendimento do PMCMV. Fonte: Pereira (2015).

O PMCMV não fugiu à lógica do mercado imobiliário, resultando em uma grande quantidade de empreendimentos habitacionais que caracterizam um espaço urbano produtor de desigualdades sociais, ao mesmo tempo em que dificultam a estruturação do tecido e uma dinâmica urbana mais comprometida com as necessidades da população (PEREIRA, 2015). Observa-se, assim, a falta de articulação entre os empreendimentos e a cidade, e o difícil acesso aos serviços urbanos e a equipamentos coletivos por parte da população que os habita.

Ainda que no âmbito da política urbana o PAC tenha representado um avanço mais significativo que o PMCMV, o segundo merece ser reconhecido no que tange à política habitacional (MARICATO, 2012). Ambos programas são contemporâneos a uma série de dinâmicas sociais que consolidaram novos marcos jurídicos e institucionais, como o Estatuto da Cidade e a criação do Ministério das Cidades, mencionados anteriormente, além da criação do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) e de novos processos participativos, como os planos diretores (PEREIRA, 2015).

Segundo Pereira (2015), os novos marcos citados foram importantes no combate à desigualdade social, tendo em mente o princípio do direito à cidade e a reforma urbana. Maricato (2012), entretanto, considera que “apesar da base legal para fazer mudanças, a propriedade fundiária e imobiliária continua a fomentar a desigualdade social e urbana” (MARICATO, 2012, p.76). A arquiteta e urbanista defende que, paralelamente ao aumento dos investimentos em habitação, é necessária uma mudança na base fundiária que impeça o aumento dos preços de terras e imóveis. Assim, para Maricato (2012), “apesar dos avanços, as cidades pioraram” (MARICATO, 2012, p.76).

No início do século XXI, passados quase 50 anos, a crítica feita por Lefebvre (2011) à crise habitacional pós-guerra direcionada à lógica do mercado adotada pelo Estado ao tomar “a seu cargo a construção de

habitações” – guardadas as devidas especificidades temporais e espaciais – pode ser feita à política urbana e habitacional adotada no nosso país na última década:

Seria possível dizer que a função pública se encarregava daquilo que outrora entrava numa economia de mercado. Sem dúvida. Mas nem por isso a habitação se torna um serviço público. Por assim dizer, o direito à moradia aflora na consciência social. Ele se faz reconhecer de fato na indignação provocada pelos casos dramáticos, no descontentamento engendrado pela crise. Entretanto não é reconhecido formal e praticamente, a não ser como um apêndice dos “direitos do homem”. A construção a cargo do Estado não transforma as orientações e concepção adotadas pela economia de mercado. Como Engels previra, a questão da moradia, ainda que agravada, politicamente desempenha apenas um papel menor. Os grupos e partidos de esquerda contentam-se com reclamar “mais casas”. Por outro lado, não é um pensamento urbanístico que dirige as iniciativas dos organismos públicos e semi-públicos, é simplesmente o projeto de fornecer moradias o mais rápido possível pelo menor custo possível. Os novos conjuntos serão marcados por uma característica funcional e abstrata: o conceito de habitat levado à sua forma pura pela burocracia estatal (LEFEBVRE, 2011, p.26).

3. SINTAXE ESPACIAL

3.1. BREVES ELUCIDAÇÕES

Padrões espaciais têm consequências sobre os padrões de vida espacial que acontecem neles? E a vida espacial tem consequências sobre a vida social? (HILLIER et al., 1987).

Desenvolvida durante a década de 1970, em Londres, a Teoria da Sintaxe Espacial defende a existência de uma *lógica social do espaço* e, em contrapartida, uma *lógica espacial da sociedade*. Holanda (2013) defende que o axioma central da Sintaxe Espacial é: “o espaço socialmente organizado pelos humanos é função de formas de solidariedade social. Organizamos o espaço visando satisfazer e reproduzir sistemas de encontros interpessoais” (HOLANDA, 2013, p. 264 – grifos no original). Assim, longe de negar a perspectiva da produção social do espaço urbano, apresentada nos capítulos anteriores (Cap. 1 e 2) e adotada nesta pesquisa, Holanda (2013) defende que:

O espaço produzido já nasce social; decisões arquitetônicas visam representar e constituir modos de vida; sujeitos em sociedade não são entes etéreos, mas concretos, centrados no tempo e no espaço, mais ou menos programados, mais ou menos seculares, mais ou menos hierárquicos. As variações têm profundas implicações éticas, relativas e igualdades/desigualdades, acessos diferenciados a bens materiais ou simbólicos, sistemas de decisão (HOLANDA, 2013, p. 265).

Hillier e Hanson, desenvolvedores da Sintaxe, desde suas primeiras publicações sobre a Teoria, consideraram a relação dialética entre o espaço e a sociedade. Para os autores (HANSON; HILLIER,

1987), a relação entre o espaço urbano e a organização social envolve duas formulações: 1) a organização do espaço pela sociedade, e; 2) a organização da sociedade pelo espaço. A primeira refere-se à maneira como cada sociedade transforma o seu ambiente através de fronteiras, objetos construídos e espaços diferenciados, resultando em identidades arquitetônicas distintas. São, portanto, resultados concretos, relativamente fáceis de identificar e falar sobre – residências, edifícios institucionais, assentamentos urbanos, etc. –, “são produtos sociais relativamente duráveis que sobrevivem a intenções individuais e cristalizam a sociedade de forma material” (HANSON; HILLIER, 1987 – tradução nossa). A segunda formulação refere-se à maneira como a sociedade se apropria do espaço, construindo padrões de encontros e esquivações. Os autores defendem que esses padrões, embora momentâneos e passageiros, não devem ser vistos como meramente sociais, mas como fenômenos espaciais. Assim, ainda que a sociedade não se caracterize apenas por essas interações físicas, ela assume uma forma material, e, portanto, “se quisermos entender a natureza social do espaço, então devemos entender a natureza espacial da sociedade” (HANSON; HILLIER, 1987).

Assim, segundo Hanson e Hillier (1987), se quisermos compreender a relação dialética entre o espaço urbano e a sociedade, devemos direcionar nossos olhares para as *condições* em que este espaço é produzido e a sua dinâmica ao longo de sua produção. Tal consideração, entretanto, não coloca o “determinismo arquitetônico” como um “dogma” da Teoria. Para Hillier *et al.* (1987), o que se coloca é que existe a:

[...] crença de que o desenho arquitetônico afeta o comportamento humano de alguma maneira – isto é, de que ele age como uma variável independente num processo descritível de causa e efeito. Uma grande dificuldade para decidirmos se isto é ou não verdadeiro, está no fato de que a arquitetura é, quase sempre, também uma variável dependente; projetamos para refletir, assim como para criar, um padrão de comportamento (HILLIER et al., 1987).

Portanto, o que a Sintaxe defende é que a arquitetura² é variável dependente, mas também variável independente, ou seja, o espaço urbano é produto da sociedade, mas também (re)produz as condições sociais sob

² Holanda (2013) ao referir-se a “arquitetura” o faz de forma abrangente, considerando também a cidade.

o qual foi produzido. Ela “decorre de determinações do ambiente natural e do ambiente social, ela resulta disso”, e, também, “tem efeitos no meio ambiente natural e nas pessoas, ela resulta nisso” (HOLANDA, 2013, p.44-70).

Partindo deste pressuposto, a Sintaxe Espacial:

[...] dito em poucas palavras, objetiva o estabelecimento de relações entre a estrutura espacial de cidades e de edifícios, a dimensão espacial das estruturas sociais, e variáveis sociais mais amplas, procurando revelar tanto a lógica do espaço arquitetônico em qualquer escala como a lógica espacial das sociedades. (HOLANDA, 2002, p.92).

3.2. UMA PONTE ENTRE A CIDADE HUMANA E A CIDADE FÍSICA

Uma das contribuições da Sintaxe Espacial reside, portanto, na “ponte” entre os estudos em que a cidade é entendida a partir do aspecto social e aqueles em que a cidade é entendida a partir do aspecto físico, nos quais sociólogos dedicam-se aos primeiros e arquitetos aos segundos. Assim, para Hillier, “historicamente, o objetivo da Sintaxe Espacial foi construir a ponte entre a cidade humana e a cidade física” (HILLIER, 2005).

Holanda (2013) aponta que a maior parte das pesquisas sobre Arquitetura acaba focando na *forma* e não no *espaço*, ou seja, nos elementos-meio e não nos elementos-fim. Portanto, um grande mérito da Sintaxe “é focar a *configuração espacial*, e por meio de categorias de análises próprias: não a trata esteticamente, como outros o fizeram, mas como constituinte de modos de vida” (HOLANDA, 2013, p. 175).

Desta forma, a Sintaxe tem por objeto de estudo a configuração espacial (BAFNA, 2003), entendida como a maneira de articulação dos elementos de um determinado sistema espacial. Compreende, portanto, o caráter relacional do espaço urbano, no qual não importam seus elementos componentes isoladamente, mas, sim, a maneira como os mesmos estão articulados entre si (MEDEIROS, 2013).

Para a Sintaxe, a configuração espacial apresenta-se capaz de reproduzir relações hierárquicas existentes (BAFNA, 2003). Assim, a configuração da malha viária pode ser um fator determinante na definição dos fluxos, apresentando características capazes de promover ou restringir o movimento de pedestres ou veículos, estabelecendo uma

hierarquia espacial resultante da maneira de articulação entre seus elementos (HILLIER et al., 1993; CYBIS et al., 1996; PENN et al., 1997; PEPONIS et al., 2007; BARROS, 2014).

Na Figura 05, a partir da configuração de duas malhas viárias hipotéticas, pode-se observar como o padrão espacial é capaz de influenciar nos fluxos de movimento. Enquanto a malha “A” apresenta a obrigatoriedade de incluir a via horizontal em todos seus percursos, na malha “B”, existem alternativas que não incluem a via horizontal. Embora essa via tenha maior importância que as demais nas duas malhas, ela apresenta maior grau hierárquico na malha “A”.

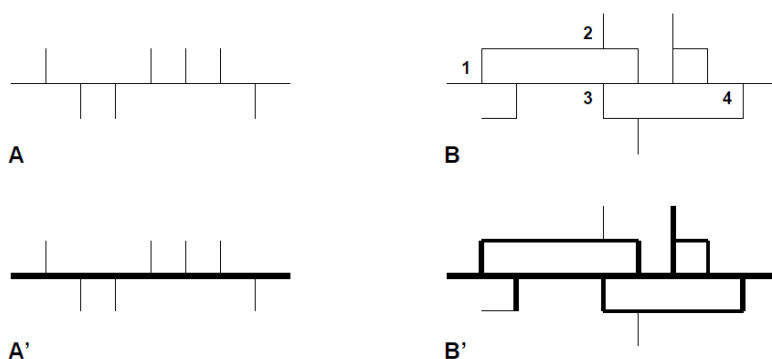


Figura 05. Exemplo de duas configurações de malhas viárias hipotéticas. Fonte: MEDEIROS (2013).

Segundo Hillier (1993), o movimento gerado a partir da configuração da malha viária pode ser considerado tão básico que merece uma denominação, recebendo o nome de *Movimento Natural*. Assim, o conceito de *Movimento Natural* apresenta-se como a proporção de movimento de pedestres ou veículos que é determinado exclusivamente pela configuração da malha, isto é, sem levar em consideração outros aspectos que também podem ser relevantes, tais como os usos do solo, os polos geradores de tráfego, a topografia, a disponibilidades de transporte coletivo, etc. Embora, muitas vezes, não represente o principal componente de movimento no espaço urbano, pode-se considerar que sem o *Movimento Natural* o espaço permanecerá vazio a maior parte do tempo (HILLIER, 1993).

Não significa dizer, entretanto, que o *Movimento Natural* se apresenta como um fenômeno culturalmente invariável. Na verdade, o mesmo assume diferentes formas a depender da cultura, refletindo as diferentes lógicas da configuração espacial, uma vez que o espaço urbano é também um produto cultural ao promover encontros com diferentes estruturas (HILLIER, 1993). Assim, para Hillier (1983), o que é invariável a respeito do *Movimento Natural* é a lógica que conecta a configuração espacial ao movimento, ou seja, o questão-chave dessa relação é que o *Movimento Natural* é uma propriedade global da configuração do espaço, refletindo padrões espaciais que relacionam cada elemento espacial com todos os outros do sistema, ainda que a quilômetros de distância.

Da mesma forma que a configuração urbana exerce influência sobre o movimento de pedestres ou de veículos, a Sintaxe Espacial “trabalha com a hipótese de que potencialmente, certos padrões espaciais correspondem a certos padrões de co-presença” (HOLANDA, 2002, p.109 – grifo no original), o que resultaria na *Comunidade Virtual*, outro conceito de extrema importância para o entendimento da Sintaxe Espacial. Hillier (1989) discorre a respeito dos efeitos da configuração espacial sobre as pessoas e esse potencial campo de encontros:

Argumento que a crença de que a forma espacial não tem efeitos sobre as pessoas e a sociedade é evidentemente absurda. Se este fosse o caso, então poderíamos projetar qualquer monstruosidade impunemente. A minha proposta é que os efeitos determináveis da forma espacial sobre as pessoas são tanto limitados quanto precisos. A forma espacial, argumento, cria o *campo de encontros prováveis* – ainda que nem todos possíveis – *no qual vivemos e nos movemos [...]*. Ele, portanto, merece um nome. Vou chamá-lo de comunidade virtual, o que significa que ele existe, ainda que latente e irrealizado. *A comunidade virtual é o produto direto do desenho espacial* (HILLIER, 1989 – grifos no original).

Assim, uma das preocupações da Sintaxe Espacial tem sido descrever o dinamismo da vida social no espaço, o que significa as possibilidades de movimento (*Movimento Natural*), assim como o potencial campo de encontros (*Comunidade Virtual*) (BAFNA, 2003). A partir desta compreensão, a Sintaxe utiliza a estratégia metodológica de abstração matemática do espaço urbano, considerando-o um sistema de barreiras e permeabilidades.

Ao propósito desta pesquisa, que busca compreender a relação entre a desigualdade social e a configuração do espaço urbano, a Sintaxe nos auxilia ao evidenciar sistemas de permeabilidades e barreiras – e, portanto, proximidades e distâncias – entre grupos sociais heterogêneos. Permitindo, ainda, uma descrição mais refinada do espaço, é possível investigar em diferentes escalas espaciais as possibilidades – e probabilidades – de que aconteçam encontros entre esses diferentes grupos nos seus deslocamentos diários, na vida cotidiana (indo à praça, comprando pão, deslocando-se para o trabalho, para o ponto de ônibus, etc.). A Sintaxe nos auxilia, portanto, ao compreender que o espaço urbano é capaz de refletir “igualdades ou desigualdades sociais, contradições e conflitos, e contribui para sua reprodução” (HOLANDA, 2013, p. 138).

A seguir serão apresentadas algumas técnicas analíticas e medidas descritivas utilizadas pela Sintaxe no estudo da configuração espacial.

3.3. TÉCNICAS ANALÍTICAS E MEDIDAS DESCRITIVAS

A partir da proposta de abstração do espaço, a teoria desenvolveu algumas técnicas para a análise da configuração espacial, entre elas o *Mapa Axial*. Partindo “do princípio de que todo o sistema de espaços públicos abertos de uma cidade pode ser decomposto em espaços convexos” (SABOYA, 2001, p.11), o *Mapa Axial* apresenta-se como o resultado de uma matriz de interseções de linhas axiais, entendidas como as maiores linhas retas capazes de cobrir todo o sistema de espaços convexos (HILLIER; HANSON, 1984). Assim, o *Mapa Axial* nada mais é que uma representação linear da configuração urbana (Figura 06), sendo obtido:

[...]traçando-se sobre a malha viária, a partir da base cartográfica disponível, o menor número possível de retas que representam acessos diretos através da trama urbana. Após o processamento destas retas, pode-se gerar uma matriz de interseções, a partir da qual são calculados, por aplicativos especialmente programados para esse fim, valores representativos de suas inter-relações axiais (MEDEIROS, 2013, p.150).



Figura 06. Construção do *Mapa Axial*. Fonte: MEDEIROS (2013).

Dessa forma, as linhas retas traçadas sobre a configuração urbana, isto é, as linhas axiais, ao conectarem-se umas às outras, resultam nessa matriz de interseções que é o *Mapa Axial*, capaz de representar:

[...]a acessibilidade da trama existente por meio de uma escala cromática, de tons de cinza ou espessura da linha. Esta acessibilidade pode ou não corresponder aos fluxos reais, tendo em vista a convergência de diferentes variáveis (incluindo tipos de pavimentação, existência de magnetos, crises políticas, etc.): por isso se diz que um mapa axial ilustra a potencialidade de geração de movimento, e não necessariamente o movimento real (MEDEIROS, 2013, p. 591-2).

O *Mapa Axial* parte das seguintes premissas: primeiro, que a linha de visão é um dispositivo que unifica e organiza a experiência do homem no espaço urbano e, segundo, que a quantidade de mudanças de direção dentro de um percurso é mais crucial para esta experiência que a distância métrica percorrida (BAFNA, 2003). Assim, a distância percebida entre dois espaços é verificada através da profundidade entre estes espaços, ou seja, a partir da quantidade de mudanças de direção existentes entre os mesmos (BAFNA, 2003).

Entre as medidas sintáticas utilizadas pela teoria para descrever a configuração urbana destacam-se a *Integração* e a *Escolha*, sendo as mesmas obtidas a partir do *Mapa Axial*.

A medida de *Integração* é uma função (inversa) da distância de cada elemento espacial para todos os outros do sistema (HILLIER et al., 2012). A medida de *Escolha*, por sua vez, mede o quanto uma linha axial faz parte dos percursos entre todos os pares de linhas do sistema (HILLIER et al., 2012). Dessa forma, a medida de *Integração* é capaz de captar o movimento *de-para*, enquanto a medida de *Escolha* capta o movimento *através*. Ou seja, a primeira mede o quanto uma linha está próxima, em média, em relação a todas as outras do sistema, e, portanto, sua maior ou menor probabilidade de ser o destino dos deslocamentos. A segunda, indica o quanto cada linha é utilizada em percursos entre todos os pares de linhas do sistema (HILLIER et al., 1987).

As medidas sintáticas podem ser analisadas em nível *Global* ou *Local*. A análise *Global* (R_n) considera todas as conexões a partir de todos os elementos do sistema, onde R representa o raio e n o número ilimitado de conexões (MEDEIROS, 2013). Quanto à análise *Local*, considera-se x linhas axiais do entorno que seguem em qualquer direção a partir de uma determinada linha axial, sendo aceito entre os pesquisadores que as propriedades potenciais locais da configuração urbana podem ser captadas considerando o terceiro nível (R_3) (MEDEIROS, 2013).

As medidas sintáticas podem ser extraídas numericamente, onde cada linha axial possui seu valor de *Integração* e de *Escolha*, ou representadas no *Mapa Axial* através de uma escala cromática com gradação do vermelho ao azul, passando ainda pelo laranja, amarelo e verde, na qual linhas mais *integradas* ou de maior *Escolha* tendem ao vermelho e linhas mais segregadas ou de menor *Escolha* tendem ao azul.

Estudos mais recentes, realizados a partir da década de 2000, começaram a utilizar uma nova unidade espacial em substituição à linha axial: o segmento, entendido como um ou mais segmentos de reta contidos entre duas intersecções (Figura 07). Assim, enquanto uma linha axial hipotética pode apresentar características sintáticas distintas ao longo de toda sua extensão, o segmento permite que essas diferenças sejam captadas. O Mapa de Segmentos é obtido a partir do *Mapa Axial*, procedimento realizado automaticamente pelo *software DepthMap*.

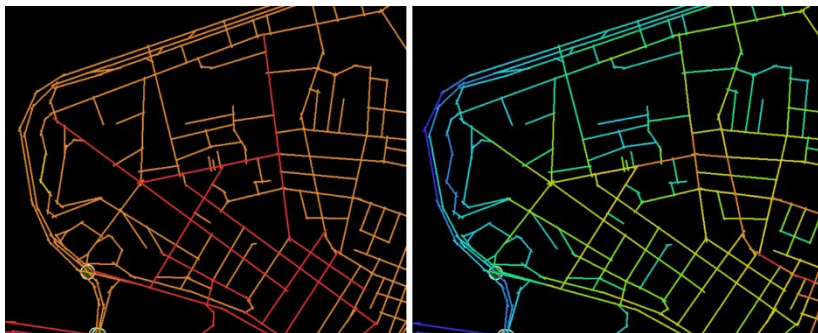


Figura 07. Esquerda: *Mapa Axial*; direita: *Mapa de Segmentos*. Software DepthMap. Fonte: elaboração própria.

As análises sintáticas com raios locais utilizando o segmento como unidade espacial passaram a empregar raios métricos (400m, 800m, 1600m). Assim, muito semelhante à análise com linhas axiais e raios topológicos, na análise com segmentos e raios métricos, as medidas sintáticas são calculadas considerando-se apenas os segmentos contidos dentro do raio definido, e as distâncias métricas são obtidas a partir do ponto central de cada segmento.

A Sintaxe Espacial trabalha, portanto, com duas unidades espaciais, a linha axial e o segmento, a partir das quais podem ser levantadas as medidas sintáticas de *Integração* e de *Escolha*. Quanto à distância entre essas unidades espaciais, pode-se considerar as distâncias métrica, topológica e angular, valendo o mesmo para o tipo de raio utilizado na análise sintática. A distância angular pode ser considerada um refinamento da distância topológica (está conectado x não está conectado), uma vez que atribui custos ou distâncias maiores a ângulos mais fechados, enquanto que ângulos e mudanças de direção suaves entre dois segmentos recebem custos menores.

Entre as diversas combinações possíveis, atualmente, as análises sintáticas têm sido realizadas a partir de segmentos (unidade espacial) – que seguem os mesmos princípios das análises por linhas axiais – utilizando as medidas de *Integração* e *Escolha* com distância angular e raio métrico, global (R_n) e local (400m, 800m, 1600m) (HILLIER, 2009). Assim, a *Integração* por segmentos capta sua proximidade – em termos dos ângulos formados entre eles – em relação a todos os outros segmentos; enquanto a *Escolha* por segmentos descreve o quão frequentemente cada segmento faz parte do caminho mínimo –

novamente, em termos dos ângulos formados entre eles – entre todos os possíveis pares de segmentos. Quanto ao raio métrico, consideramos apenas os segmentos inseridos dentro do raio considerado, a partir do seu ponto central. Importante, ainda, ressaltar que essa forma de proceder as análises é considerada padrão pelo grupo de pesquisadores da Sintaxe Espacial, apresentando melhores resultados nos estudos empíricos (HILLIER; IIDA, 2005).

Em suma, a análise sintática do espaço apresenta-se como um “instrumento capaz de medir, quantificar e hierarquizar níveis diferenciados de conexões entre cada via e o complexo onde esta se insere” (MEDEIROS, 2013, p.152), permitindo, ainda, captar as gradações de potenciais de movimento de uma determinada malha viária, percebendo áreas com predominância de vias com alto potencial de movimento em oposição àquelas vias com menor potencial (HILLIER, 2009).

Ao oferecer instrumentos de representação e análise do espaço urbano, considerado pela Sintaxe “como aquele universalmente acessível [...], de âmbito público e que, por sua vez, é potencialmente capaz de ordenar, sob certas condições sociais, encontros e esquivaças” (MEDEIROS, 2013, p.145), a Sintaxe apresenta-se como um poderoso método para o estudo do espaço urbano, uma vez que, possibilita que atributos configuracionais sejam matematicamente mensurados e claramente visualizados.

Novamente, ao propósito desta pesquisa, que busca compreender a relação entre a desigualdade social e a configuração espacial, a Sintaxe nos possibilita quantificar aspectos configuracionais, como a acessibilidade do espaço urbano, que como apontou Villaça (2001), “é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura” (VILLAÇA, 2001, p. 23), proporcionando, dessa forma, a objetividade do conhecimento científico.

O emprego da Sintaxe nos permite, tecnicamente, chegar à escala da via sem, no entanto, perder sua relação com todo o espaço urbano. Nos permite, ainda, nos termos da Teoria, ir do local ao global, além de possibilitar correlações com outros aspectos da cidade e da sociedade, como por exemplo aspectos socioeconômicos, ocasionando em análises complementares do espaço urbano.

3.4. ESTUDOS EMPÍRICOS

Desde a década de 1970, quando foram publicados os primeiros estudos, diversas pesquisas têm sido desenvolvidas no intuito de compreender a *lógica social do espaço e lógica espacial da sociedade* a partir da Sintaxe Espacial. A seguir serão apresentados alguns desses resultados empíricos.

No campo dos estudos de padrões de movimento de veículos e pedestres, Hillier *et al.* (1993) analisaram três regiões de Londres: King's Cross, City of London, um conjunto habitacional ao sul da cidade. O estudo buscou verificar uma possível relação entre a configuração urbana e o fluxo de veículos e pedestres nessas regiões. Os resultados indicaram que os padrões espaciais podem ser considerados os principais geradores de padrões de movimento e, conseqüentemente, estabelecimentos comerciais se aproveitam de localizações com alta integração ao tecido urbano, funcionando como multiplicadores do movimento.

Buscando compreender a relação entre o uso e o valor do solo, e a configuração urbana, Desyllas (1997) estudou as transformações ocorridas no espaço urbano de Berlim, desde o século XVII até os dias atuais – inclusive verificando a intensa reestruturação resultante da queda do muro. A análise foi realizada a partir da correlação entre medidas sintáticas e dados do mercado imobiliário – aluguéis comerciais e localização de escritórios e edifícios comerciais. Segundo o autor, os resultados mostraram que, tanto a longo prazo quanto nos dias atuais, a configuração urbana desempenha um papel fundamental na organização do mercado imobiliário. No caso específico de Berlim, o uso e o valor do solo estiveram fortemente relacionados à integração global.

A partir das medidas sintáticas de *Integração e Escolha*, Chiaradia *et al.* (2009) analisou os efeitos da acessibilidade espacial sobre o valor dos aluguéis de imóveis residenciais localizados na região norte de Londres. Os resultados mostraram que as medidas sintáticas foram capazes de explicar grande parte das variações observadas nos valores dos imóveis, tendo categorizado os mesmos por idade, tamanho e densidade relativa. Foi constatado a seguinte ordem de interferência no valor do aluguel: tamanho da propriedade, densidade relativa, *Integral Local*, *Integração Global*, idade do edifício e *Escolha Local*.

Barros (2014) buscou analisar em que medida a configuração urbana interfere nos deslocamentos dos pedestres e, identificar os fatores que afetam a escolha dos percursos. O estudo foi realizado em três bairros

de Lisboa: Graça, Campo de Ourique e Telheiras; e baseou-se na execução de mapas sintáticos, análise do uso do solo, contagem de fluxos de pedestres e aplicação de questionário *online*. Os resultados corroboraram o papel da configuração urbana como um aspecto determinante nos deslocamentos dos pedestres na cidade, uma vez que se verificou uma estreita relação entre a configuração, o uso do solo e a dinâmica de movimento.

Schroeder (2015) investigou a relação entre características configuracionais e a distribuição de renda sobre o espaço urbano de vinte e nove cidades brasileiras de médio porte (200 mil a 350 mil habitantes). A pesquisa mostrou que, nessas cidades, a segregação socioespacial caracteriza-se pela localização das camadas de menor renda nas periferias, enquanto as de maior renda concentram-se em áreas mais centrais, altamente integradas – com algumas exceções pontuais, como condomínios de alta renda na periferia, e concentração de alta renda em regiões específicas da cidade. Outros pontos foram evidenciados, como a presença de descontinuidades na malha viária separando os diferentes grupos econômicos, seja pela presença de vazios urbanos ou de amplas avenidas que seccionam o tecido urbano.

Além desses, diversos estudos configuracionais têm sido aplicados em diferentes contextos urbanos ao redor do mundo – no continente americano, europeu, asiático, etc. –, evidenciando, assim, o potencial da Sintaxe Espacial nos estudos socioespaciais.

3.5. CONSIDERE A SINTAXE E A SEMÂNTICA³

Como qualquer teoria, a Sintaxe Espacial é uma simplificação da realidade e apresenta algumas limitações. Dessa forma, Medeiros (2013) propõe aceitar tais limitações e valorizar o que a diferencia de outras teorias: o âmbito relacional.

Medeiros (2013) apresenta, ainda, algumas críticas frequentemente dirigidas à Sintaxe, entre elas: a desconsideração de informações acerca do uso do solo, e o problema da variação na forma de desenhar o *Mapa Axial*. No primeiro caso, segundo o autor, pode-se argumentar que, justamente por incluir apenas o sistema de espaços abertos e suas relações (a configuração), o *Mapa Axial* permite estudar com mais propriedade

³ Enunciado do Mandamento 6 (Holanda, 2013).

seus efeitos sobre outros componentes do sistema urbano, incluindo aí os usos do solo, densidades, centralidades, etc. Caso os usos do solo fossem incorporados às medidas sintáticas, seria impossível discernir o quanto seus efeitos seriam decorrentes de um ou outro aspecto. No segundo, quanto a produção do *Mapa Axial*, a possibilidade de diferentes desenhos causarem diferentes interpretações, embora ínfima, existe; entretanto, a razoabilidade do pesquisador acarretará em pequenas variações que serão diluídas no momento de quantificação do mapa.

Da mesma forma, compreendendo as limitações e procurando avançar nesse sentido, Holanda (2013) atenta para a importância de, complementarmente à visão sintática, considerarmos as implicações semânticas da arquitetura. O autor defende que existem “rótulos” que se superpõem à arquitetura, qualificando uma instituição e delimitando um domínio social: residências, escolas, hospitais. Assim, a arquitetura é portadora de significados culturais que não constituem “atributos diretamente legíveis nas estruturas físicas – são atributos semânticos” (HOLANDA, 2013, p. 163). Assim:

A arquitetura tem implicações sintáticas, contidas na própria configuração dos lugares. Independentemente de tempo, lugar e sujeitos envolvidos, mantida a configuração, mantem-se as implicações, porque intrínsecas a ela. A arquitetura tem implicações semânticas, sobrepostas à configuração, que dependem da sociedade como um todo, de grupos, ou até de indivíduos. São convencionais e históricas, mudam no tempo, mesmo mantida a configuração do lugar (HOLANDA, 2013, p. 162 – grifos nossos).

Holanda (2013) reconhece, portanto, “a objetividade das implicações da arquitetura sem eliminar o papel da subjetividade na fruição” (HOLANDA, 2013, p. 181). A sintaxe, portanto, pode não revelar tudo sobre os espaços, mas é capaz de informar muito a respeito da lógica das práticas sociais que acontece nos mesmos.

4. INDICADORES SOCIOECONÔMICOS

Considerando o cenário urbano, apontamos a importância do estudo configuracional desse espaço – nesta pesquisa, a partir da Sintaxe Espacial (Cap. 3) – a fim de verificarmos localizações com distintos níveis de acessibilidade dentro da cidade, assim como conexões precárias presentes no tecido urbano que reforçam a segregação espacial. Por outro lado, compreendemos a necessidade de identificarmos aspectos socioeconômicos da sociedade e, portanto, desigualdades socioeconômicas que permeiam a estrutura social urbana. Para tanto, voltamos nossa atenção, no presente capítulo, para o uso de indicadores socioeconômicos no Brasil e no mundo.

O evidente descompasso entre o crescimento econômico e a melhoria da qualidade de vida da população em países periféricos na década de 1960 – quando o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) não significou a redução das desigualdades socioeconômicas em diversos países – apontou a necessidade do desenvolvimento de instrumentos capazes de mensurar as condições de vida da população (JANNUZZI, 2012). Entidades como OCDE, UNESCO, OMS, UNICEF empreenderam esforços nesse sentido, tendo sido publicados materiais relevantes, como os documentos *Toward a Social Report* (1969) e *Social Indicators* (1976), que inauguraram o “Movimento de Indicadores Sociais” (JANNUZZI, 2012).

Atualmente, diversos Indicadores Socioeconômicos têm sido utilizados com o objetivo de compreender as condições de vida da população, analisar a eficácia de políticas públicas, definir prioridades sociais, etc. Segundo Jannuzzi (2012), a crescente difusão do uso de Indicadores pode ser associada a uma questão político-institucional, resultado de um maior acesso à informação e transparência da mesma, e também a uma questão socioeconômica, na qual problemas sociais

históricos como pobreza, desigualdade e exclusão continuam a persistir em nossa sociedade.

O Indicador Socioeconômico pode ser definido como “uma medida, em geral, quantitativa, dotada de significado social substantivo, usado para substituir, quantificar ou operacionalizar um conceito social abstrato, de interesse teórico ou programático” (JANNUZZI, 2012, p.21). Consiste, portanto, em um recurso metodológico que busca fornecer informações sobre determinado aspecto ou dimensão da realidade social. Assim, para a pesquisa acadêmica, o Indicador Social apresenta-se como a conexão entre os modelos explicativos e a evidência empírica, enquanto para a formulação de políticas públicas apresenta-se como um instrumento de monitoramento do fenômeno pesquisado (JANNUZZI, 2012). Importante, ainda, ter em mente que o Indicador Social não substitui o conceito social que busca operacionalizar, apenas o indica, sendo apenas uma aproximação, isto é, um instrumento utilizado para que seja possível descrever e investigar determinado fenômeno.

O uso de indicadores, no entanto, merece cautela. Embora configure um importante instrumento metodológico de mensuração, quando utilizado como verdade absoluta – “cegamente” – na leitura de determinado fenômeno socioeconômico, pode resultar em uma análise superficial do mesmo, como aponta Sposito (2011) ao discorrer sobre seu uso:

[...] é provável que a profundidade da compreensão esteja comprometida, porque não se entra no mérito das determinações das desigualdades, mas apenas em sua composição (variáveis), sua quantificação (medida e peso na formulação de índices) e, quando muito, nas formas de ação para relativizar essas desigualdades. Isso é importante do ponto de vista dos sujeitos sociais que passam por carências de diferentes ordens, mas insuficiente do ponto de vista intelectual, se quisermos contribuir para uma leitura crítica do presente, na perspectiva de um devir melhor. (SPOSITO, 2011, p. 129)

O emprego de Indicadores Socioeconômicos em pesquisas acadêmicas, portanto, deve ser feito com cautela. Acreditar “cegamente” em valores numéricos pode não apenas resultar em leituras superficiais, como esconder fatos que contribuem para o agravamento de determinado fenômeno socioeconômico.

Assim, retomando o propósito desta pesquisa, que busca compreender a relação entre a desigualdade socioeconômica e a configuração espacial, o uso de Indicadores nos permite quantificar diferenças socioeconômicas da população – direcionando posteriores análises complementares que se fizerem necessárias para uma compreensão mais apropriada da realidade –, possibilitando, assim, confrontá-las com aspectos quantitativos da configuração do espaço urbano.

4.1. QUESTÕES TÉCNICAS E OPERACIONAIS

Os Indicadores podem ser classificados com base em diferentes critérios. Quanto à complexidade metodológica da construção – ou à quantidade de informação utilizada na definição do indicador –, o mesmo pode ser classificado como simples ou composto. O indicador simples é construído a partir de um dado social referente a uma dimensão da realidade socioeconômica, enquanto o indicador composto, indicador sintético ou índice, é obtido mediante a união de dois ou mais indicadores simples referentes à mesma ou a distintas dimensões da realidade (JANNUZZI, 2012). Assim, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é um exemplo de indicador social composto, obtido a partir da união de indicadores simples referentes às dimensões saúde, educação e renda (Figura 5).

De acordo com Jannuzzi (2012), “a construção de indicadores compostos costuma ser justificada pela suposta simplicidade e capacidade de síntese dos mesmos em situações em que se precisa ter uma avaliação geral” do fenômeno socioeconômico em questão (JANNUZZI, 2012, p.29), permitindo análises e orientações mais objetivas.

Independente da classificação, simples ou compostos, os indicadores sociais devem apresentar algumas características consideradas desejáveis, como apresentado no Quadro 01:

CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS	
Relevância Social	Relevância social da temática à qual o indicador se refere
Validade	Capacidade de refletir o conceito abstrato que se propõe a “operacionalizar”
Confiabilidade	Qualidade do levantamento dos dados utilizados no seu cômputo
Cobertura	Espacial ou populacional, representativa da realidade empírica em análise
Sensibilidade	Capacidade em refletir mudanças significativas se as condições que afetam a dimensão social referida se alteram
Especificidade	Propriedade em refletir alterações estritamente ligadas às mudanças relacionadas à dimensão social de interesse
Inteligibilidade	Transparência da metodologia de construção do indicador
Comunicabilidade	Facilmente “comunicável, compreensível aos demais
Factibilidade para obtenção	Factibilidade para obtenção
Periodicidade na atualização	Atualizável periodicamente a custos factíveis
Desagregabilidade	Amplamente desagregável em termos geográficos
Historicidade	Propriedade de se dispor de séries históricas extensas e comparáveis do mesmo

Quadro 01. Características desejáveis aos indicadores sociais. Fonte: Adaptado de JANNUZZI (2012).

4.1.1. Fontes de Dados

Entre as inúmeras fontes de dados existentes, provenientes de instituições públicas ou privadas, os Censos Demográficos do IBGE são a principal fonte para a elaboração de Indicadores Socioeconômicos no Brasil. A regularidade com que são produzidos, o escopo temático, a desagregabilidade geográfica, a cobertura nacional e a acessibilidade aos dados são algumas das características que os tornam amplamente utilizados (JANNUZZI, 2012), sendo possível citar também sua

característica de censo, isto é, de um levantamento de toda a população e não apenas de uma amostra, e o fato de ser uma informação oficial.

O Censo Demográfico recolhe informações dos domicílios e de seus moradores. São realizados dois questionários: um questionário básico (pesquisa universo), com número reduzido de questões, aplicado em todos os domicílios (com exceção daqueles em que foi realizada a pesquisa amostral); e um outro questionário com maior número de questões e que incorpora o anterior, aplicado por amostragem, a partir de amostra definida para cada município, conforme o número de pessoas (pesquisa amostral). Assim, alguns dados são informados apenas pela pesquisa amostral.

As informações de ambas pesquisas são disponibilizadas em bases de dados diferentes e utilizam unidades territoriais diferentes. A pesquisa universo utiliza o setor censitário, definido como a menor unidade territorial pelo IBGE, enquanto a pesquisa amostral utiliza a área de ponderação, obtida a partir da agregação de setores censitários.

4.2. INDICADORES SOCIOECONÔMICOS RELEVANTES

São diversos os índices utilizados para quantificar fenômenos socioeconômicos no cenário nacional e internacional. Pode-se dizer que não há, de fato, “uma abordagem conceitual ou medida considerada necessariamente melhor, mais válida ou consensualmente reconhecida como mais legítima para dimensionar o fenômeno ou avaliar ações ou planos [...]” (JANUZZI et al, 2015). Existem, no entanto, escolhas – possibilidades – metodológicas que se enquadram melhor na pesquisa em busca de maior proximidade com a realidade socioeconômica e de transparência com as informações levantadas.

A construção de Indicadores Socioeconômicos evidencia a multidimensionalidade de diversos fenômenos urbanos, como o conceito de pobreza multidimensional, que passou a ser cada vez mais utilizado por diversas instituições acadêmicas e governamentais (JANUZZI, 2015) – fazendo referência não apenas à renda domiciliar ou *per capita*, mas também a situações de acesso à infraestrutura, saúde, educação, moradia, entre outros direitos de todo cidadão. A pesquisa acerca da desigualdade socioeconômica também deve ser considerada além da questão econômica e, portanto, encarada “a partir de metodologias que combinam a pobreza monetária e a vulnerabilidade social” (WWP, 2015).

Foram levantados diversos Indicadores nacionais e internacionais para a elaboração da presente pesquisa, sendo apresentados brevemente na sequência.

4.2.1. Índice de Gini

Entre os indicadores mais conhecidos está o Índice de Gini, desenvolvido pelo matemático italiano Conrado Gini e publicado no documento “Variabilità e mutabilità” em 1912. Sendo classificado como um indicador sintético, o mesmo tem o objetivo de quantificar a distribuição de renda, permitindo uma percepção da evolução da desigualdade (IPEA, 2012).

O Índice de Gini apresenta uma escala que varia do 0 (zero), caso de uma sociedade perfeitamente igualitária, ao 1 (um), caso no qual apenas um indivíduo ou família apropria-se de toda a renda da sociedade. Logo, quanto maior o valor do índice, maior a desigualdade de renda. Jannuzzi (2012) credita a popularidade do índice à “relativa facilidade de entendimento de seu significado e por sua aderência a uma série de propriedades entendidas como interessantes nos estudos sobre distribuição de renda” (JANNUZZI, 2012, p.109).

As informações necessárias ao cálculo do índice – população e renda – são levantadas nos Censos Demográficos ou pesquisas amostrais, podendo referir-se a renda familiar total ou à renda familiar *per capita*, ou, ainda, a outras variações relativas ao rendimento da população. Ainda que seja um índice amplamente conhecido e de fácil compreensão, o Índice de Gini também merece ressalvas. Ao refletir a distribuição de segmentos de renda, o mesmo apresenta-se “menos sensível à desigualdade associada à riqueza ou à pobreza extremas” (JANNUZZI, 2012, p.109). Ainda, o Índice não considera a multidimensionalidade do fenômeno social, considerando “apenas” a questão econômica.

4.2.2. IDH | IDH-M

O IDH foi desenvolvido por Mahbud ul Haq com a colaboração do economista Amartya Sen (Prêmio Nobel de Economia de 1998). O Índice refere-se a uma medida sintética do desenvolvimento humano, e sua criação objetivou oferecer um contraponto ao PIB per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento.

Atualmente, o IDH é composto por três dimensões: saúde, renda e educação; mensuradas das seguintes formas (Figura 08 e Quadro 02):

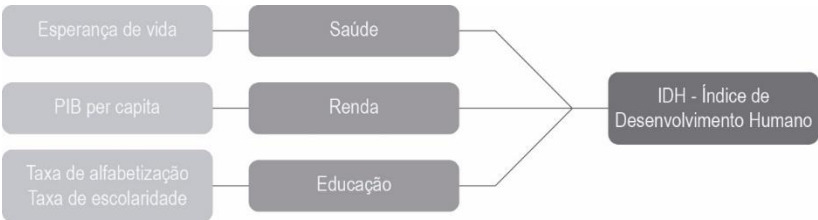


Figura 08. Composição do IDH | IDH-M.

DIMENSÕES	VARIÁVEIS
Saúde	Expectativa de vida ao nascer
Educação	Taxa de alfabetização (anos médios de estudo da população acima de 25 anos)
	Taxa de escolarização (expectativa de anos de estudo de crianças na idade de iniciar a vida escolar)
Renda	PIB <i>per capita</i>

Quadro 02. Composição do IDH | IDH-M.

O IDH é publicado anualmente desde 1990, quando foi publicado pela primeira vez. É o índice-chave dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio das Nações Unidas, sendo utilizado pelo governo federal brasileiro e pelos governos estaduais e municipais através de sua variação: Índice de Desenvolvimento Humano – Municipal (IDH-M).

Tanto o IDH como o IDH-M possuem uma escala que varia de 0 a 1, sendo o intervalo de 0 a 0,5, considerado baixo; entre 0,5 e 0,8, médio; acima de 0,8, alto nível de desenvolvimento humano.

Entre os pontos positivos do IDH (ou IDH-M), Jannuzzi (2012) destaca a periodicidade e a sua adoção por diversas organizações internacionais. Entretanto, acredita que o uso do PIB per capita em sua composição não retrata a forma como o produto econômico é distribuído pela sociedade.

4.2.3. Outros Indicadores Socioeconômicos Relevantes

Ainda que o Índice de Gini e o IDH sejam indicadores muito importantes para a compreensão de uma realidade socioeconômica, não podemos deixar de advertir que a riqueza de seus caracteres sintéticos se contrasta com a “pobreza” de seu alcance para investigações que exijam olhares mais detalhados do objeto estudado. Esta necessidade analítica que, certamente, se impõem ao pesquisador europeu ou norte-americano, é muito mais premente quando tratamos da realidade socioeconômica brasileira, marcada por profundas desigualdades, que exige a modelagem de um índice mais complexo, que contemple a multidimensionalidade da pobreza.

A constituição de um índice que consiga realçar os diversos aspectos que dão forma à gritante desigualdade social e à segregação espacial de nosso país, tem se apresentado como um grande desafio aos pesquisadores brasileiros. Nesse sentido, uma série de indicadores complexos têm sido propostos, cada um com uma modelagem específica e procurando dar conta de monitorar, avaliar e, muitas vezes, agir sobre uma realidade específica. No esforço de nossa pesquisa, identificamos um conjunto de indicadores socioeconômicos que julgamos atender positivamente aos parâmetros de qualidade desejados aos indicadores. O conjunto destes indicadores é apresentado no Quadro 03:

INDICADOR SOCIAL	ANO
Coefficiente de Gini	1912
Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)	1990
Mapa de Exclusão/Inclusão Social (São Paulo/SP)	1996
Índice de Qualidade de Vida Urbana (Belo Horizonte/MG)	1996
Índice de Qualidade de Vida (Campinas/SP)	1997
Mapa de Pobreza (PR)	1997
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	1998
Mapa de Exclusão Social (Belo Horizonte/MG)	2000
Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (Idese) (Porto Alegre/RS)	2003
Mapa de Vulnerabilidade (São Paulo/SP)	2004
Atlas de Exclusão Social no Brasil	2004
Mapa de Exclusão/Inclusão Social (São José dos Campos/SP)	2005
Indicador de Exclusão Social (Campo Grande/MS)	2012
Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU)	2013

Quadro 03. Índices Socioeconômicos relevantes.

4.2.4. Composição dos Indicadores Socioeconômicos | Dimensões e Variáveis

A partir do conjunto de indicadores (Quadro 03), passamos a nos dedicar à análise de suas composições, procurando identificar que dimensões têm sido consideradas como constituintes de uma realidade socioeconômica. Para tanto, coletamos o conjunto de todas as variáveis (indicadores simples) utilizadas na composição desses índices, organizando-as de acordo com seis macro categorias: *renda*, *educação*, *saúde*, *habitação*, *infraestrutura* e *entorno* – conforme demonstrado no Quadro 04:

DIMENSÕES/VARIÁVEIS	
RENDA	Rendimento médio por domicílio Rendimento médio <i>per capita</i> Responsáveis sem rendimento Responsáveis com rendimentos até 2 salários mínimos Responsáveis com rendimentos até 3 salários mínimos
EDUCAÇÃO	Anos médios de estudo Anos médios de estudo do responsável Responsáveis não alfabetizados Responsáveis com Ensino Fundamental incompleto Responsáveis, do sexo feminino, com Ensino Fundamental incompleto Anos esperados de escolaridade Escolaridade precária (de 1 a 3 anos de estudo) Alfabetização precoce (entre 5 e 9 anos) Alfabetização tardia (entre 10 3 14 anos) Pessoas não alfabetizadas Pessoas, do sexo feminino, não alfabetizadas Pessoas alfabetizadas com mais de 5 anos de idade Pessoas não alfabetizadas com 15 anos ou mais Matrículas de pré-escola Matrículas de Ensino Fundamental Tamanho das turmas de Ensino Fundamental Matrículas de Ensino Médio Tamanho das turmas de Ensino Médio Índice de aproveitamento no Ensino Médio (aprovados/matrículas)
HABITAÇÃO	Densidade domiciliar (moradores/domicílio) Condições de privacidade (pessoas/dormitório/domicílio) Conforto sanitário (pessoas/banheiro/domicílio) Domicílios improvisados Domicílios em aglomerados subnormais Domicílios sem banheiro ou sanitário Área residencial adequada (área sujeita a IPTU/população) Padrão de acabamento do domicílio Qualidade do domicílio Tamanho médio do domicílio

INFRAESTRUTURA	Precário abastecimento de água Precária instalação sanitária Precário tratamento de lixo Disponibilidade de água tratada Disponibilidade de rede de esgoto Disponibilidade de energia elétrica Disponibilidade de rede telefônica Tranquilidade sonora
ENTORNO	Distribuição de mercearias e similares (área/população) Distribuição de restaurantes e similares (área/população) Distribuição de livrarias e papelarias (área/população) Distribuição de bens tombados (área/população) Distribuição de hiper e supermercados (área/população) Distribuição de equipamentos culturais (área/população) Existência de arborização no entorno Existência de esgoto a céu aberto Existência de lixo acumulado no logradouro Existência de iluminação pública Existência de pavimentação Existência de calçada Existência de meio fio/guia Existência de bueiro ou boca de lobo Existência de rampa para cadeirantes Existência de identificação de logradouro
SAÚDE	Expectativa de vida ao nascer Disponibilidade de leitos (leitos/população) Presença de postos de saúde Presença de equipamentos de assistência médica Presença de equipamentos odontológicos Mortalidade neo e pós-natal Atendimentos de crianças por desnutrição Benefícios da previdência pública Taxa de mortalidade de menores de 5 anos Número de consultas pré-natais por nascidos vivos Taxa de mortalidade por causas evitáveis Proporção de óbitos por causas mal definidas

Quadro 04. Dimensões e variáveis utilizadas em índices socioeconômicos.

O número de variáveis consideradas relevantes à compreensão da realidade socioeconômica salta aos olhos: 71 (setenta e um)! Tal fato

ilustra o quão complexo é o fenômeno que procuramos retratar. Ainda que todos os indicadores apresentados estejam direcionados à compreensão das desigualdades socioeconômicas, é preciso reconhecer que cada um deles obedece a um objetivo específico.

A escolha das variáveis precisa se relacionar, de maneira dialógica, com os aspectos da realidade que se pretende investigar. Impõe-se nessa escolha duas condições essenciais: a primeira é, certamente, a compreensão teórica do pesquisador, que, fugindo ao empirismo metodológico, seleciona as variáveis consideradas importantes para o seu sistema teórico; a segunda diz respeito à disponibilidade dos dados e sua adequabilidade aos níveis de agregação exigidos pela investigação proposta. Assim, como aponta Rossetto *et al.* (2008), essa escolha “faz parte de um processo interativo, que por vezes fica restrito à disponibilidade de informações referentes ao fenômeno observado” (ROSSETTO, *et al.*, 2008).

Dessa forma, a tarefa de modelar um indicador socioeconômico que tenha aderência às pressuposições teóricas de nossa pesquisa, considerando as restrições relativas à disponibilidade das variáveis, será um dos objetivos do próximo capítulo (Cap. 5).

5. MÉTODO

Partindo de nosso objetivo geral, que se propõe a investigar a relação entre a desigualdade socioeconômica e a segregação espacial na Área Conurbada de Florianópolis (ACF), estruturamos os procedimentos metodológicos apropriados à sua investigação, ilustrados, resumidamente (Figura 09), a seguir:



Figura 09. Procedimentos metodológicos.

Nota-se que a metodologia proposta está estruturada sobre a articulação de dois objetivos específicos dessa pesquisa, a saber: “Caracterizar a realidade socioeconômica da ACF a partir da construção de um *Índice Socioeconômico*” e “Caracterizar a configuração urbana da ACF utilizando a *Teoria da Sintaxe Espacial*”. A partir dos produtos técnicos dessas caracterizações – que incluem tabelas, gráficos, mapas, etc. – será possível propor um estudo que busque compreender a relação entre a desigualdade socioeconômica e a localização das diversas camadas socioeconômicas da população na Área Conurbada de Florianópolis (ACF), que é o objetivo geral desta pesquisa.

5.1. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA | *Índice Socioeconômico*

Como retratado previamente (Cap. 4), o descompasso entre o crescimento econômico e as condições de vida da população em países em desenvolvimento resultou na criação de indicadores capazes de fornecer informações mais completas do que o PIB seria capaz de informar (JANNUZZI, 2012).

Dessa forma, a caracterização socioeconômica consistiu na construção de um índice⁴ com o objetivo de operacionalizar a temática social de interesse, a desigualdade socioeconômica. A elaboração do *Índice Socioeconômico* teve, portanto, a finalidade de caracterizar a população da área conurbada e sua distribuição no espaço urbano. Assim, o índice foi construído com referência nos procedimentos metodológicos recomendados por Jannuzzi (2012).

Compreendendo a temática, definimos as dimensões, ou possíveis formas de interpretação ou de abordagem, tornando-as passíveis de serem indicadas quantitativamente. Assim, definidas as dimensões, seguimos para a obtenção dos dados referentes a cada uma delas. Tendo em mente algumas características desejáveis aos indicadores sociais, como confiabilidade, cobertura, inteligibilidade, factibilidade para obtenção, periodicidade na atualização e desagregabilidade geográfica, optamos pela utilização de dados provenientes da pesquisa Universo do Censo Demográfico do IBGE (2010), o que significa que a unidade territorial adotada é o Setor Censitário, totalizando 1.216 setores em toda a ACF.

⁴ A construção do índice foi iniciada em parceria com a equipe técnica da GranFpolis, responsável pelo Plano Diretor Participativo de São José: Msc. Geog. Vinicius Constante, Arq. Edson Cattoni, Arq. Bianca Coelho, Arq. Valesca Marques, Marcio de França.

Tal opção teve como objetivo simplificar a construção do índice, facilitar sua replicação em outros contextos, permitir análises comparativas posteriores, além de contar com uma fonte de dados confiável e respeitada.

Definidas as dimensões, e as variáveis referentes a cada uma delas, procedemos à operação de síntese da informação social, a partir da união dos indicadores de cada dimensão, resultando no Índice Socioeconômico. Este último procedimento metodológico, que consiste na construção do Índice, foi realizado a partir da aplicação do método *Analytic Hierarchy Process (AHP)*, descrito nas páginas seguintes.

5.1.1. Definição das dimensões e de suas respectivas variáveis

O processo de definição das dimensões escolhidas para a caracterização socioeconômica remete ao estudo sobre os indicadores socioeconômicos, apresentado no Capítulo 4. Naquele momento, partindo da decomposição analítica de 14 indicadores, chegamos à conclusão que o conhecimento acerca de um nível socioeconômico requisita variáveis de seis dimensões: *renda, educação, saúde, habitação, infraestrutura e entorno*. Assim sendo, nossa posição metodológica inicial era contemplar variáveis significativas de cada uma dessas dimensões.

No campo da pesquisa empírica, contudo, a disponibilidade dos dados requeridos pela investigação não obedece às nossas vontades metodológicas – é preciso adequar a metodologia desejada às limitações das bases de dados disponíveis. A pesquisa que estamos propondo contém um complicador metodológico bastante especial: uma vez que procuramos identificar possíveis correlações entre a distribuição socioeconômica e a configuração espacial a partir dos segmentos viários, necessitamos de um nível profundo de agregabilidade dos dados socioeconômicos – uma agregabilidade que, no limite, se adequasse, em escala, ao próprio segmento viário. Não nos será útil, por exemplo, um indicador em que as informações socioeconômicas estejam agregadas por município, ou mesmo por bairro.

Dentre as bases de dados disponíveis no Brasil, a que traz o menor nível de agregabilidade, adaptando-se melhor às nossas necessidades investigativas, é a que compõe a Pesquisa Universo do Censo Demográfico do IBGE. Agrupando as informações de acordo com os 1.216 setores censitários definidos para a ACF, a utilização da base de dados do censo populacional do IBGE reveste de confiabilidade

estatística a construção de um índice socioeconômico, além de possibilitar sua utilização em outros contextos geográficos, permitindo análises comparativas posteriores.

Ainda que sua utilização seja vantajosa, e melhor adaptada à pesquisa, a base de dados do Censo IBGE 2010, apresenta algumas limitações importantes, entre elas: o fato de não contemplar variáveis relacionadas à *Dimensão Saúde*, e o limitado (para os nossos objetivos) universo de variáveis relacionados à cada dimensão – outras considerações pertinentes ao uso dessa base de dados serão tratadas mais adiante ao discutirmos acerca de cada dimensão considerada na composição do Índice.

Com isto, foram selecionadas as seguintes dimensões para a constituição do índice: *Renda, Educação, Habitação, Infraestrutura e Entorno*. Em seguida, para cada uma das dimensões, foram selecionadas as informações com maior potencial interpretativo do conceito, disponíveis no Censo IBGE 2010. Buscando simplificar a análise e evitar que dados em excesso pudessem mascarar informações importantes e, ainda, preservar a caracterização detalhada e captar a heterogeneidade dos setores censitários, buscou-se um conjunto reduzido de dados (CEBRAP, 2004). Da mesma forma, Rossetto *et al.* (2008) atenta para a preferência por fontes de dados confiáveis, em detrimento de uma grande quantidade de variáveis que, ainda que teoricamente interessantes, tornam a construção do indicador inviável devido à falta de informação. Dessa forma, o índice foi composto da seguinte maneira (Figura 10):

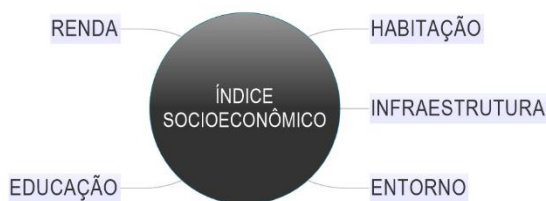


Figura 10. Composição do *Índice Socioeconômico*.

Dimensão Renda

A *Dimensão Renda* é, certamente, a mais importante na configuração de um indicador socioeconômico, uma vez que, em um

modo de produção caracterizado pela compra da *mão-de-obra* através dos *salários*, nenhuma medida pode ser mais indicativa dos estados de desigualdade socioeconômica que aquelas ligadas aos vencimentos recebidos pela população. Assim sendo, a principal variável que compõem o nosso índice socioeconômico é a que apresenta a média aritmética do *Rendimento Mensal dos Domicílios Particulares Permanentes em números de Cesta Básica*⁵ em cada *setor censitário*. Esta medida, apesar de ser a mais importante de nossa análise, traz o inconveniente de ser facilmente distorcida por valores de Rendimento Domiciliares muito acima da média do setor. Assim sendo, agregamos a essa dimensão a variável *Pessoas Responsáveis com Rendimento Nominal Mensal de até 2 Salários Mínimos*. Com isso, esperamos evidenciar a existência de domicílios caracterizados pela baixa renda familiar em setores cujas médias remuneratórias tenham, por ventura, sido distorcidas para cima.

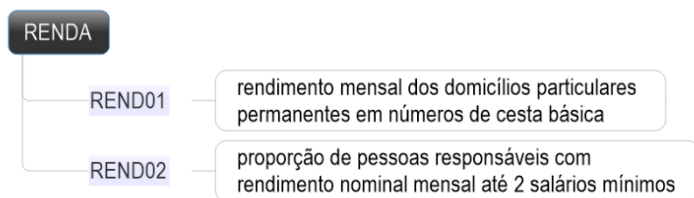


Figura 11. Composição da *Dimensão Renda*.

Dimensão Educação

A *Educação* precisa ser entendida como um mecanismo de *reprodução social* (BOURDIEU; PASSERON, 2011), mantenedora dos estados de desigualdade, principalmente pelo acesso restrito aos seus graus superiores, outorgadores dos diplomas que conferem *capital cultural* (BOURDIEU; PASSERON, 2011) ao seu portador. Ao mesmo tempo, a *Educação* se configura, dialeticamente, como o mais importante elemento de *mobilidade social* para as classes populares, de tal modo que continua verdadeira a máxima de Paulo Freire: “Se a educação sozinha

⁵ A opção “*por Cesta Básica*” se deu por considerar o contexto econômico em que está inserido, permitindo verificar o poder de compra na cidade e comparar com outros contextos.

não transforma a sociedade, sem ela, tampouco, a sociedade muda” (FREIRE, 2000, p.31). Dentro desta dualidade *reprodução/transformação* a *Dimensão Educação* é de importância fundamental para a composição de um índice socioeconômico.

Dentre os indicadores ligados à *Dimensão Educação* (Quadro 04), nenhum é mais relevante do que *Anos Médios de Estudo* da população. Infelizmente, esse é um dado que não foi captado pela Pesquisa Universo do Censo do IBGE 2010. Para essa dimensão, a melhor variável disponível, é a que apresenta a taxa de *Pessoas Responsáveis Alfabetizadas* no *Setor Censitário*. Esse é um indicador que possui menos força explicativa que o desejável (*Anos Médios de Estudo*) para contemplar o estudo de uma dimensão tão importante, uma vez que apenas 9,6% da população com mais de 15 anos não era alfabetizada no Brasil no ano de 2010. Ainda assim, embora não consiga estabelecer distinções significativas entre os setores com públicos mais escolarizados, esta variável é muito importante para destacar setores censitários com população mais carente, nos quais os índices de analfabetismo são extremamente superiores aos da média populacional. Assim, sua utilização se adequa aos interesses de nossa pesquisa, que busca caracterizar setores censitários altamente desiguais.

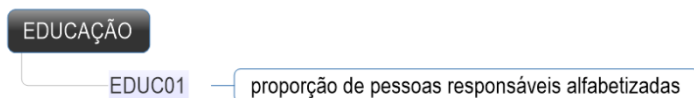


Figura 12. Composição da *Dimensão Educação*.

Dimensão Habitação

As condições da habitação constituem um importante indicador da situação socioeconômica da população, uma vez que são capazes de influenciar, direta ou indiretamente, na qualidade de vida dos seus moradores (RIBEIRO, RIBEIRO, 2013.). Condições precárias de habitação relacionam-se com riscos à saúde e ao ambiente, e a sua alta incidência pode ser indicativa de condições de vida também precárias. Assim, as condições da habitação compõem um importante indicativo de desigualdades no espaço urbano. Dentre as medidas estatísticas existentes para a *Dimensão Habitação*, destaca-se a que apresenta o número de

Banheiros por Morador, indicador que tem se mostrado bastante significativo nas pesquisas que envolvem a discussão das condições socioeconômicas da população (Figura 13).

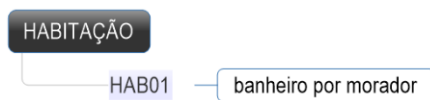


Figura 13. Composição da *Dimensão Habitação*.

Dimensão Infraestrutura

Investigada a disponibilidade dos dados para as dimensões mais proximamente ligadas à ação dos indivíduos, ainda que permeados pela estrutura social, é preciso atentar às Dimensões mais proximamente ligadas à ação do Poder Público, ligadas à questão da infraestrutura urbana. Para efeitos desse estudo, iremos utilizar o termo *Infraestrutura* para nos referirmos aos elementos de *infraestrutura urbana*, que chegam aos *domicílios*, e o termo *Entorno* para nos referirmos aos elementos de *infraestrutura urbana* que circundam os domicílios e constituem o *espaço urbano ao redor dos domicílios*.

No que se refere aos indicadores da *Dimensão Infraestrutura*, é preciso alertar que, ao contrário do que ocorria em décadas passadas, atualmente, o abastecimento de água e a disponibilidade de energia elétrica tendem a ser serviços universalizados. Dessa forma, esses indicadores de atendimento, antes suficientes para retratar diferenças sociais, têm se tornado obsoletos, tendo reduzido a sua relevância para a caracterização da população de diversos municípios brasileiros (CEBRAP, 2004). Uma análise mais apurada precisa, portanto, captar, além dos *indicadores de processos*, os *indicadores de produto*, que se relacionam mais à qualidade dos serviços desempenhados pelo Poder Público (confiabilidade, qualidade da água, número de coletas de lixo por semana, vulnerabilidade a acidentes, interrupções no serviço, etc.).

Infelizmente, este tipo de levantamento não é feito pela *Pesquisa Universo do Censo IBGE (2010)*, fonte primária de nossas informações, adequada ao nível de agregabilidade que esta pesquisa demanda. Dessa forma, os indicadores dessa dimensão apresentam uma dificuldade, intrínseca, de caracterizar diferenciações entre os estratos

socioeconômicos médios e altos da sociedade. Ainda assim, é extremamente eficiente para a identificação de desigualdades entre o estrato econômico mais baixo da sociedade.

Feitas essas considerações, a *Dimensão Infraestrutura* será composta por três variáveis, conforme o esquema a seguir (Figura 14):

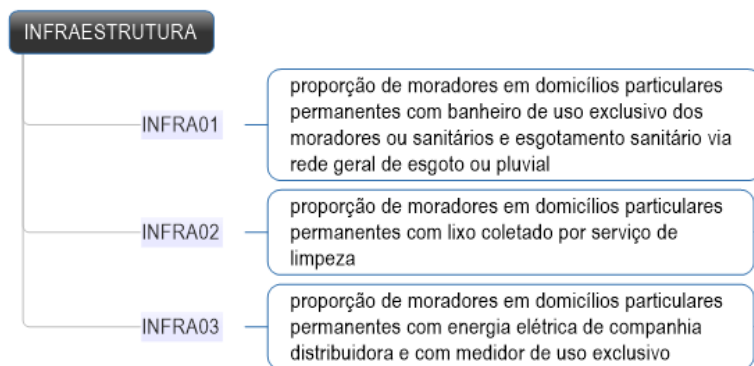


Figura 14. Composição da *Dimensão Infraestrutura*.

Dimensão Entorno

Essa dimensão está intimamente ligada à *Infraestrutura* e, para os efeitos desse estudo, se diferencia por procurar evidenciar a ação do Poder Público na constituição do espaço urbano que caracteriza o setor censitário, sem se aprofundar ao nível do domicílio. Compõem essa dimensão, indicadores relativos à *Iluminação Pública*, *Pavimentação*, *Esgoto a Céu Aberto* e *Lixo Acumulado no Logradouro* (Figura 15). As considerações metodológicas que fizemos sobre a *Dimensão Infraestrutura*, principalmente as que reconhecem a carência de variáveis qualitativas sobre a ação do Poder Público, são todas válidas para a *Dimensão Entorno*. Assim sendo, apesar das dificuldades dessa dimensão para evidenciar desigualdades entre os estratos econômicos médio e alto da sociedade, são extremamente eficientes para destacar a pobreza.

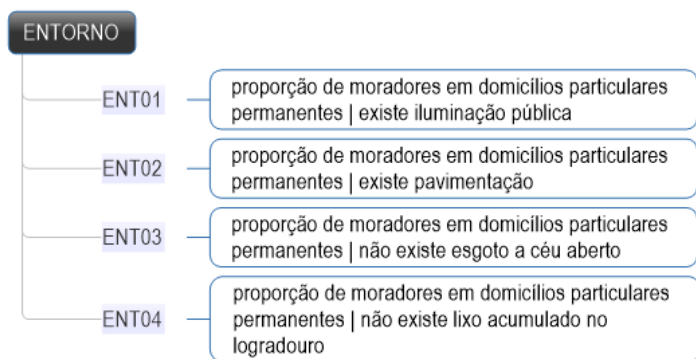


Figura 15. Composição da *Dimensão Entorno*.

5.1.2. Normalização das variáveis

Com os valores referentes a cada variável levantados, prosseguimos à normalização dos mesmos, definindo a escala de 0 a 1, na qual valores próximos a 0 indicam setores em piores condições socioeconômicas, enquanto, valores próximos a 1 indicam melhores condições. A normalização utilizou a seguinte fórmula, a mesma utilizada para o IDH:

$$\text{indicador} = \frac{(\text{valor observado}) - (\text{valor mínimo})}{(\text{valor máximo}) - (\text{valor mínimo})}$$

O valor observado é o valor da variável para um setor específico cujo índice está sendo calculado. Os valores máximos e mínimos são obtidos considerando os valores das variáveis para todo o conjunto de setores censitários considerados na pesquisa. Portanto, é preciso alertar que essa normalização implica que o *Índice* capta o contexto socioeconômico relativo à ACF, e não valores absolutos.

5.1.3. Atribuindo peso | breve visão acerca do AHP

Compreendendo que, a depender da dimensão ou da variável, a mesma pode ter maior influência sobre a condição socioeconômica do setor, aplicamos o método *Analytic Hierarchy Process (AHP)*, a fim de atribuir pesos às diferentes dimensões e variáveis.

O AHP foi desenvolvido na década de 1970 por Thomas L. Saaty, sendo um método multicritério amplamente utilizado e mundialmente reconhecido. A sua aplicação consiste na construção de uma matriz de preferência, a partir da qual são realizadas as comparações par a par de cada elemento considerado (Quadro 05).

	RENDA	EDUC.	HAB.	INFRA.	ENT.
RENDA	1				
EDUC.		1			
HAB.			1		
INFRA.				1	
ENT.					1

Quadro 05. Matriz de Preferência. Fonte: Adaptado de SAATY (1980).

Para as comparações é utilizada a Escala de Saaty (Quadro 06):

1	Igual importância	As duas dimensões contribuem igualmente para a temática.
3	Importância pequena de uma sobre a outra	A experiência e o julgamento favorecem levemente uma dimensão em relação à outra.
5	Importância grande ou essencial	A experiência e o julgamento favorecem fortemente uma dimensão em relação à outra.
7	Importância muito grande	Uma dimensão é muito fortemente favorecida em relação à outra, sua dominação de importância é demonstrada na prática.
9	Importância absoluta	A evidência favorece uma dimensão em relação à outra com o mais alto grau de certeza.
2,4,6,8	Valores intermediários	Quando se procura uma condição de compromisso entre duas definições

Quadro 06. Escala Fundamental de Saaty. Fonte: Adaptado de SAATY (1980).

Em cada comparação par a par, verifica-se o quanto o elemento (dimensão) a ser comparado (localizado na horizontal) domina sobre um dos possíveis pares (na vertical) utilizando os valores da *Escala Fundamental de Saaty*. Caso o elemento comparado seja dominado por algum dos pares, basta considerar o inverso do valor da escala (1/5, por exemplo). Os valores intermediários são utilizados quando o método é aplicado para mais de uma pessoa ao mesmo tempo e não há um consenso.

Realizada as comparações par a par entre as cinco dimensões definidas e, com a Matriz de Preferência preenchida, utiliza-se o *software PriEst* (Figura 16) para processar os valores da matriz, calculando e atribuindo os respectivos pesos a cada dimensão, resultando na fórmula do Índice de Desigualdade Social. O *software* indica, ainda, a consistência dos pesos atribuídos, verificando se as comparações par a par entre as dimensões são coerentes.

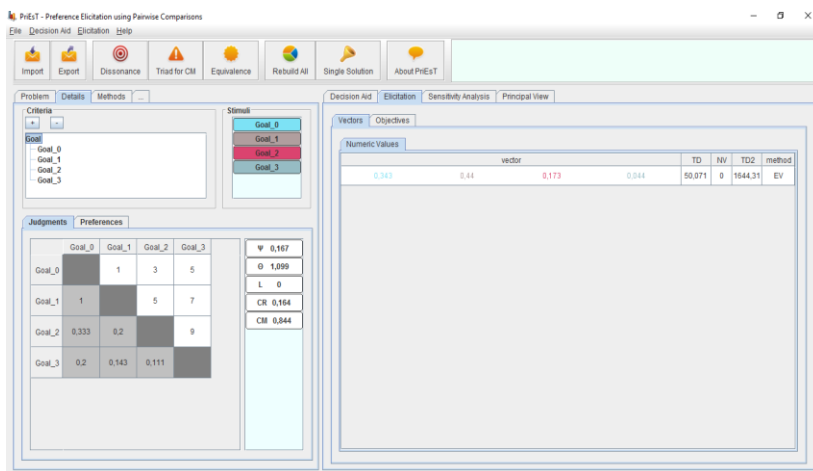


Figura 16. Interface do Software PriEst.

Índice Socioeconômico

Com base nos preceitos metodológicos do *AHP*, organizamos nossas cinco *Dimensões* em uma matriz relacional, inferindo suas relevâncias para a composição do *Índice Socioeconômico (ISE)*. O preenchimento da matriz respeitou nossas orientações teóricas, tal como a que considera a *Dimensão Renda* como a mais relevante para a composição do *Índice*, além de levar em consideração a opinião de um conjunto de especialistas que se dedicam a compreensão do espaço urbano, dentre os quais destacamos a equipe técnica da GranFpolis, responsável pela elaboração do Plano Diretor Participativo de São José, em grande parte acadêmicos da UFSC. A Matriz obtida a partir dessas ponderações está representada no Quadro 07:

	RENDA	EDUC.	HAB.	INFRA.	ENT.
RENDA	1	4	3	4	5
EDUC.	1/4	1	1/2	2	3
HAB.	1/3	2	1	2	3
INFRA.	1/4	1/2	1/2	1	3
ENT.	1/5	1/3	1/3	1/3	1

Quadro 07. Matriz do *AHP* para a composição do *ISE*.

Partindo dessa matriz do *AHP*, com o auxílio do Software *PriEst*, chegamos a modelagem matemática, por dimensões, do nosso *Índice Socioeconômico*:

$$ISE = (0,482 \times DRe) + (0,146 \times DEd) + (0,198 \times DHa) \\ + (0,111 \times DIIn) + (0,063 \times DEN)$$

A modelagem que propomos, baseada no *AHP*, propõe que *Dimensão Renda* seja responsável por 48,2% do valor nominal do *ISE* calculado para cada setor censitário. Quando consideramos, contudo, a média/alta correlação que a Renda guarda com todas as outras Dimensões analíticas, compreendemos que sua significância real é ainda mais elevada.

Era de se esperar que a segunda dimensão mais significativa para a composição do *ISE* seria a que trata da *Educação*, seguido pela *Dimensão Habitação*. Quanto a isto, a formulação teórica precisou realizar uma inversão. Ainda que a *Dimensão Educação* tenha um efeito prático mais visível à constituição de estados de desigualdade, o indicador trazido pelo Censo IBGE 2010 (*Pessoas Responsáveis alfabetizadas*) tem baixa resolução. Assim, em comparação, consideramos que o indicador *Banheiro por Morador* é mais sensível à percepção da diferenciação socioeconômica. Portanto, a *Dimensão Habitação* será responsável por 19,8% do valor nominal do *ISE*, enquanto a *Dimensão Educação* corresponderá a 14,56%. Fechando o índice, as duas Dimensões relacionadas aos investimentos infraestruturais representam 17,4% da constituição do *ISE*, sendo que, destes, 11,1% estão relacionadas à *Dimensão Infraestrutura* e 6,3% relacionadas à *Dimensão Entorno*.

Definidos os pesos matemáticos de cada uma das dimensões, é preciso determinar os coeficientes associados a cada uma das variáveis que as compõem, o que é feito da mesma forma, pelo método *AHP*.

Dimensão Renda

Foi considerada a preponderância do indicador de *Renda Mensal por Domicílio* (REND01), em relação ao de *Pessoas Responsáveis com Rendimento Mensal Maior que 2 Salários Mínimos* (REND02), de tal modo que chegamos a seguinte ponderação (Quadro 08):

	REND01	REND02
REND01	1	3
REND02	1/3	1

Quadro 08. Matriz do *AHP* para a composição da *Dimensão Renda*.

$$DRe = (0,75 \times \text{REND01}) + (0,25 \times \text{REND02})$$

Dimensão Educação

A *Dimensão Educação*, por contar com apenas um indicador (EDUC01), recebeu seu valor normalizado.

$$DEd = (1,00 \times \text{EDUC01})$$

Dimensão Habitação

A *Dimensão Habitação*, também, por contar com apenas um indicador (HAB01), recebeu seu valor normalizado.

$$DH\alpha = (1,00 \times \text{HAB01})$$

Dimensão Infraestrutura

No que se refere à *Dimensão da Infraestrutura*, estamos assumindo como ponto de maior relevância o acesso a serviços de esgotamento sanitário, variável que permite identificar melhor as condições de vulnerabilidade socioeconômica, em contraposição às que indicam a disponibilidade de coleta de lixo ou de acesso à energia elétrica, conquistas tecnológicas mais universalizadas (Quadro 09).

	INFRA01	INFRA02	INFRA03
INFRA01	1	7	5
INFRA02	1/7	1	1/3
INFRA03	1/5	3	1

Quadro 09. Matriz do AHP para a composição da *Dimensão Infraestrutura*.

$$DIn = (0,731 \times \text{INFRA01}) + (0,081 \times \text{INFRA02}) \\ + (0,188 \times \text{INFRA03})$$

Dimensão Entorno

Nas ponderações da *Dimensão Entorno* procuramos destacar a variável que indica a existência de pavimentação nas vias do setor censitário (Quadro 10). Esta escolha se dá pelo fato de ser essa a variável que melhor permite diferenciar os setores, uma vez que o acesso à pavimentação está longe de ser universalizada na ACF.

	ENT01	ENT02	ENT03	ENT04
ENT01	1	1	1/5	1/5
ENT02	1	1	1/7	1/3
ENT03	5	7	1	3
ENT04	5	3	1/3	1

Quadro 10. Matriz do *AHP* para a composição d a *Dimensão Entorno*.

$$DEn = (0,074 \times ENT01) + (0,549 \times ENT02) + (0,248 \times ENT03) \\ + (0,129 \times ENT04)$$

Considerando os coeficientes obtidos a partir do *AHP*, acreditamos que a composição matemática do *ISE* corresponde às formulações teóricas dos capítulos anteriores, reconhecendo a predominância da *Dimensão Renda* para a caracterização das desigualdades socioeconômicas, sem descuidar, no entanto, da observação a outras características que configuram uma situação desigualdade.

O *ISE*, limitado pela disponibilidade de informações do CENSO IBGE 2010, pode possuir algumas limitações caso seja usado para observar diferenciações entre os estratos socioeconômicos mais altos. Sua modelagem matemática, contudo, é concebida para realçar as distinções entre os estratos socioeconômicos mais baixos, destacando as condições de maior desigualdade.

5.1.4. Aspectos SOCIOECONÔMICOS COMPLEMENTARES

Buscando enriquecer nossa análise socioeconômica, realizada a partir da elaboração e discussão do *Índice*, procuramos trazer outras informações que julgamos importantes para a compreensão da dinâmica socioespacial da área conurbada, como a localização de postos de empregos (PLAMUS; GRANFPOLIS, 2013), de grupos raciais (IBGE, 2010), de empreendimentos do *Programa Minha Casa Minha Vida* (PEREIRA, 2015), e a distribuição de alguns estabelecimentos específicos a partir do *Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos/ CNEFE* (IBGE, 2010).

Assim, os produtos da etapa de caracterização socioeconômica consistem em:

- Mapas referentes a cada dimensão que compõem o *Índice Socioeconômico*, assim como, suas respectivas variáveis;
- Mapas referentes a aspectos socioeconômicos complementares;
- *Índice Socioeconômico*;
- Mapa Socioeconômico da ACF.

5.2. CARACTERIZAÇÃO CONFIGURACIONAL

A caracterização configuracional consistiu na aplicação de técnicas da Sintaxe Espacial, sendo utilizado, nesse momento, o mapa de segmentos. Dessa forma, a partir do mapa axial da ACF, previamente produzido por membros do Grupo Desenho Urbano e Paisagem (GDUP), foram realizados os seguintes procedimentos:

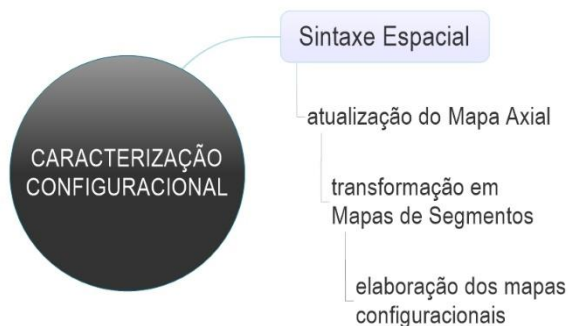


Figura17. Procedimentos metodológicos para análise configuracional.

A atualização do Mapa Axial foi realizada em dois sentidos. Primeiramente, o mapa existente, direcionado para pedestre, foi alterado para corresponder à malha viária veicular. Além dessa alteração, foi realizada a atualização do mapa com base em Ortofotos 2010/2012 provenientes de levantamento aerofotogramétrico da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDS).

Realizadas tais alterações, foi utilizado o *software DepthMap* para a transformação do Mapa Axial em Mapa de Segmentos. Posteriormente, foi possível gerar os mapas e levantar as medidas sintáticas: *Integração Global* (Rn) e *Local* (R1200m), e *Escolha Global* (Rn). A opção pelo raio métrico de 1.200 metros está relacionada ao tempo de caminhada, o que equivale a 15 minutos, considerando a velocidade padrão do pedestre de 4 m/s.

Os produtos dessa etapa serão os seguintes:

- Mapa de Integração Global (Rn);
- Mapa de Integração Local (R1200m);
- Mapa de Escolha Global (Rn).

Além dos mapas, serão extraídos os valores numéricos das medidas sintáticas referentes a cada segmento do mapa, possibilitando as correlações entre essas e o Índice Socioeconômico referente a cada setor censitário.

5.3. ANÁLISE SOCIOESPACIAL

A fim de investigar a relação dialética espaço/sociedade, a partir da caracterização socioeconômica e configuracional propostas anteriormente – buscando, assim, compreender a dinâmica socioespacial da ACF – analisaremos, primeiramente, o contexto global, no intuito de identificar e compreender a localização no espaço urbano de camadas da população que apresentam diferentes condições socioeconômicas. Em seguida, voltaremos nossa atenção para o contexto local, examinando relações de vizinhança e adjacência entre os setores, e suas condições socioeconômicas.

Antes de iniciarmos as análises Socioeconômica, Configuracional e Socioespacial, faremos uma breve contextualização da área de estudo – ACF –, buscando compreender o processo histórico de produção social desse espaço urbano conurbado.

6. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO | ACF⁶

Eleita, em 2015, a melhor cidade do país para criar os filhos (EXAME, 2015), Florianópolis apresenta características que a tornam única no contexto urbano brasileiro: desde seu patrimônio natural de valor inestimável – atrativo de milhares de turistas, e também condicionante físico para a produção do seu espaço urbano –, até a ocupação por imigrantes açorianos – que deixou marcas profundas no espaço e na cultura local.

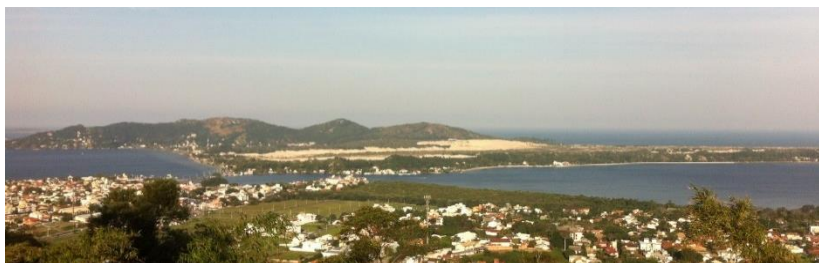


Figura 18. Vista do Mirante do Morro da Lagoa. Fonte: arquivo pessoal.

Frequentemente lembrada apenas pelos 424,4 km² pertencentes à Ilha de Santa Catarina (Ilha), Florianópolis compreende 12,1 km² de território continental, totalizando 436,5 km². Ainda que parcela representativa da população da capital catarinense habite a porção continental, a ideia de que seu território se limita à Ilha faz parte, não apenas do imaginário dos turistas, como de significativa parcela de sua

⁶ Área Conurbada de Florianópolis.

população, inclusive dos municípios vizinhos – São José, Palhoça e Biguaçu.

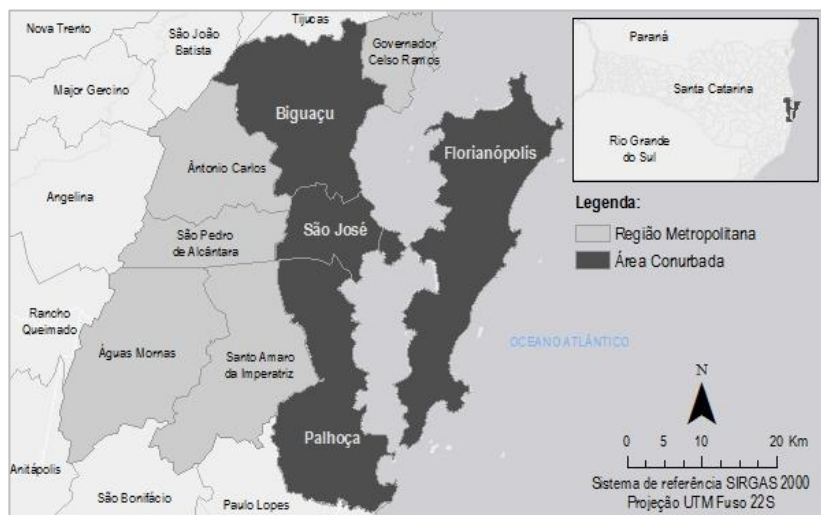


Figura 19. Área Conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.

A partir da década de 1930, o espaço urbano de São José, Palhoça e Biguaçu passou a desenvolver-se mais intensamente, em razão da posição estratégica em relação à capital do Estado e à localização (desigual) dos investimentos viários (SUGAI, 2015). Com a chegada dos anos 1970, e com a construção da BR-101, o processo de conurbação foi incrementado, sendo marcado pela concentração dos investimentos urbanos na Ilha, em detrimento da porção continental – para onde se dirigia a população mais carente (SUGAI, 2015).

A fim de contextualizarmos o espaço urbano da Área Conurbada de Florianópolis (ACF), buscaremos compreender o processo de produção desse espaço desde as primeiras ocupações, e os impactos daí decorrentes.

6.1. O POVOADO DE *NOSSA SENHORA DO DESTERRO*

Recordando a característica litorânea do início do processo de urbanização brasileiro, como apontou Milton Santos (2013a), o caso de Santa Catarina não foi diferente. Os primeiros registros de ocupação

européia⁷ na Ilha “datam do início do século XVI e coincidem com a abordagem intensiva de exploradores de madeira, aventureiros e estrangeiros de diversas procedências e origens” (VEIGA, 2010, p. 29), que se preocupavam mais em explorar as riquezas do Prata e, conseqüentemente, fazer da Ilha um ponto de passagem e abastecimento, que constituir um núcleo populacional sobre a mesma.

A posição estratégica para a navegação marítima – entre as duas maiores cidades do litoral Atlântico da América do Sul, o Rio de Janeiro e Buenos Aires –, portanto, caracterizou a Ilha como um importante ponto de passagem para os navegantes, tornando-a alvo de intensa disputa entre as coroas portuguesa e espanhola⁸ e, ainda, condicionando o seu processo de desenvolvimento nos séculos seguintes ao descobrimento (REIS, 2012).

Alvo de disputas, a ocupação da Ilha logo tornou-se uma preocupação da Colônia. Assim, constando das “primeiras iniciativas portuguesas para ocupar as terras do sul do Brasil e, ao mesmo, tempo descongestionar a capitania de São Vicente” (REIS, 2012, p. 87), em 1626, foi fundado o Povoado de Nossa Senhora do Desterro pelo vicentista Francisco Dias Velho.

A construção da Capela de Nossa Senhora do Desterro, em 1678, onde atualmente encontra-se a Catedral Metropolitana, marcou o centro do povoado, capaz de abrigar o posterior desenvolvimento da localidade (REIS, 2012) e, a partir do qual processou-se “uma ocupação litorânea lenta e espontânea, por meio da concessão de sesmarias” (VEIGA, 2010, p. 31), e condicionada pelas particularidades do sítio – expansão que aconteceu, primeiramente, a leste da Capela e, posteriormente, a oeste. (VEIGA, 2010; REIS, 2012).

Em 1726, o Povoado de Nossa Senhora do Desterro foi elevado à condição de Vila do Desterro, quando foi construído no centro do núcleo de ocupação os símbolos da colonização e bases da administração portuguesa: o pelourinho e a Câmara Municipal (VEIGA, 2010). O processo de ocupação, entretanto, permaneceu lento até o século XVIII, limitando-se às proximidades da Capela e a ocupações pontuais dispersas

⁷ Precedem a chegada dos europeus, a ocupação da Ilha por povos indígenas relacionados aos sambaquis, que datam de mais de 5.000 anos e estão distribuídos por todo litoral catarinense. Além dos índios Carijós, que aqui encontravam-se quando chegaram os primeiros europeus, e que haviam migrado para a região 200 anos antes do descobrimento (REIS, 2012).

⁸ Consequência desta disputa, a Ilha permaneceu território da Coroa Espanhola entre o período de fevereiro de 1777 a outubro do mesmo ano, quando Portugal e Espanha assinaram o Tratado de Santo Ildefonso, que determinava “entre outras coisas a devolução da Ilha para os portugueses, embora ela só tenha sido devolvida em julho de 1778” (CONCEIÇÃO, 2008).

pela Ilha⁹, permanecendo “o papel de ancoradouro e ponto de abastecimento para os diversos navios e esquadras que percorriam a costa sul-americana” (REIS, 2012, p. 88), o que conferiu papel de destaque ao porto do Desterro por um longo período.

O cenário urbano da Ilha começou a ser alterado com o acirramento do conflito entre Portugal e Espanha, resultando em projetos de ocupação e de defesa por parte da coroa portuguesa a partir do século XVIII (REIS, 2012). Assim, em 1738, foi criada a Capitania de Santa Catarina, e Desterro foi elevada à condição de Capital, o que refletiu no seu espaço urbano a partir da construção da Casa do Governador, da reforma da Capela, e da implantação das fortalezas de Santa Cruz do Anhatomirim (1738), de São José da Ponta Grossa (1740), de Santo Antônio (1740) e de Nossa Senhora da Conceição (1742). Quanto à ocupação efetiva da Ilha, a medida adotada por Portugal foi a imigração açoriana, concentrada entre 1748 e 1756, e que deixou marcas profundas no espaço urbano da capital catarinense.

6.1.1. Por que na Ilha e não no Continente?

É razoável questionar por que a ocupação do povoado de Nossa Senhora do Desterro aconteceu na Ilha e não no Continente próximo. De acordo com Veiga (2010), a geografia local permitia a implantação tanto em um quanto no outro e, de fato, havia uma povoação preliminar no Continente. Em carta ao governador do Rio de Janeiro, em 1721, Manoel Gonçalves de Aguiar confirma o fato:

Manoel Gonçalves de Aguiar, que aqui esteve entre 1711 e 1715, escrevendo em 1721 ao governador do Rio de Janeiro, informa que ‘na terra firme, na ponta do Estreito, esteve algum tempo a primeira povoação e por causa do gentio bravo que então ali havia, a passaram para a Ilha’ (VEIGA, 2010, p. 33-34).

Além da carta, consta no requerimento do título legal das terras feito por Dias Velho (1678¹⁰) a simultaneidade da ocupação na Ilha e no

⁹ Data de fundação das freguesias: Nossa Senhora da Conceição da Lagoa (1750); Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antônio (1755); Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão (1809); São João Batista do Rio Vermelho (1834); São Francisco de Paula de Canasvieiras (1835); Santíssima Trindade detrás do Morro (1835) (REIS, 2012).

¹⁰ A concessão, de fato, data de 1679 (VEIGA, 2010).

Continente (VEIGA, 2010). Entretanto, o vicentista lançou os fundamentos desta ocupação na Ilha – lembrando a localização da Capela que configurou o núcleo urbano central –, o que significou grandes esforços para enfrentar as dificuldades de ocupação nos dois locais simultaneamente – considerando o “gentio bravo” que habitava o continente e o conflito com os índios carijós –, levando-o a optar por um deles, a Ilha (VEIGA, 2010).

6.2. A HERANÇA AÇORIANA NO ESPAÇO URBANO DO DESTERRO

Como política da coroa portuguesa, em decorrência do superpovoamento do arquipélago português¹¹ e das iniciativas de povoamento das terras ao sul do Brasil, a imigração açoriana (1748 e 1756) transformou profundamente a paisagem, a cultura e a economia local – na Ilha e no Continente próximo. A origem humilde dos imigrantes e a distribuição de lotes pequenos e mal distribuídos resultou em um contexto espacial e econômico distinto do observado no restante do país – uma economia baseada no trabalho familiar e na pequena propriedade, diferente do latifúndio escravista-exportador (REIS, 2012).

A distribuição dos lotes aos recém-chegados imigrantes europeus aconteceu, inicialmente, em torno da Vila do Desterro, seguindo as extremidades norte e sul contornando o morro, como discorre Reis (2012):

Os primeiros casais, ao que parece, teriam sido localizados nos caminhos que faziam a volta ao morro que limita a vila a leste, fazendo o seu contorno. As encostas do mesmo morro [...] foram sendo igualmente povoadas e, do outro lado, na mesma encosta que olha para leste, formou-se a freguesia mais tarde denominada de Santíssima Trindade de Trás do Morro (REIS, 2012, p.).

A partir da Vila, os lotes foram sendo distribuídos de forma “centrífuga”, buscando terras favoráveis à produção agrícola e de fácil acesso à Vila, às fortalezas e às outras localidades. As discontinuidades territoriais decorrentes do sítio resultaram em uma rede de núcleos estruturada a partir da maximização da possibilidade de fluxos sobre as águas. Destacou-se, portanto, a importância dos portos, ancoradouros,

¹¹ Atualmente, Região Autônoma dos Açores.

orlas das baías e das lagoas, além das áreas acessíveis por caminhos terrestres preexistentes – muitos dos quais estruturam bairros atualmente (REIS, 2012). Cabe lembrar que, como visto, a distribuição dos imigrantes açorianos no interior da Ilha encontrou ocupações incipientes anteriores, resultado da colonização vicentista.

As localidades de Santo Antônio de Lisboa, Ribeirão e Lagoa caracterizaram-se como centros de irradiação da ocupação insular – norte, sul e leste. Complementando esta estrutura espacial, a Vila do Desterro, localizada no ponto mais próximo ao continente e em contato com as duas baías – norte e sul –, centralizou “a rede de transportes e comunicação marítima e terrestre com os diferentes pontos da Ilha e do Continente” (REIS, 2012, p. 142).

Reis (2012) aponta quatro elementos fundamentais que marcaram a estrutura territorial decorrente da ocupação açoriana na Ilha:

[...] a rede de núcleos que articulou o território e permitiu sua ocupação extensiva; as vias aquáticas e caminhos que interligaram esta rede, organizando o parcelamento rural e possibilitando ocupações lineares por toda a Ilha que, de certa forma, buscaram unir as discontinuidades territoriais advindas do sítio; as áreas agrícolas parceladas, que abrangiam a totalidade do espaço propício ao desenvolvimento da agricultura, caracterizando-se pelas pequenas propriedades longitudinais, perpendiculares aos caminhos e delimitadas por elevações, dunas ou massas d’água; as propriedades comunais, distribuídas por toda Ilha, constituintes básicos do modo de vida que se instalou (REIS, 2012, p. 106).

Cabe, ainda, ressaltar que as propriedades comunais, não sendo aptas para a produção agrícola, eram mantidas de forma natural e destinadas ao uso comunitário, como suplemento da propriedade privada, sendo utilizadas para pastagem corte de lenha e madeira, etc. (REIS, 2012). Com o passar dos anos, principalmente entre as décadas de 1930 e 1940, a partir do crescimento urbano e da valorização imobiliária, foram perdendo estas características e sendo apropriadas de maneira privada, destinadas, principalmente, a parcelamentos de interesses turísticos e dos setores mais influentes da sociedade (REIS, 2012).

6.3. O INÍCIO DO PROCESSO DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL DAS CLASSES SOCIAIS

Durante as primeiras décadas do século XIX, a produção do espaço urbano do Desterro foi direcionada tanto pelo transporte marítimo e fluvial quanto pelos deslocamentos e interesses de localização das elites, que “determinaram investimentos públicos, eixos de ocupação e de expansão das áreas urbanas” (SUGAI, 2015, p. 84). Assim, o período foi marcado pela ocupação das quadras a oeste da Praça XV¹² por parte da classe dominante – onde construíram seus sobrados, e onde estava localizado o comércio a ela “destinado” –, e a leste, pelas camadas mais populares – onde foram construídos os cortiços. Ao norte do núcleo central, estavam localizadas as chácaras, propriedades dos setores mais influentes da sociedade na época (VEIGA, 2010).

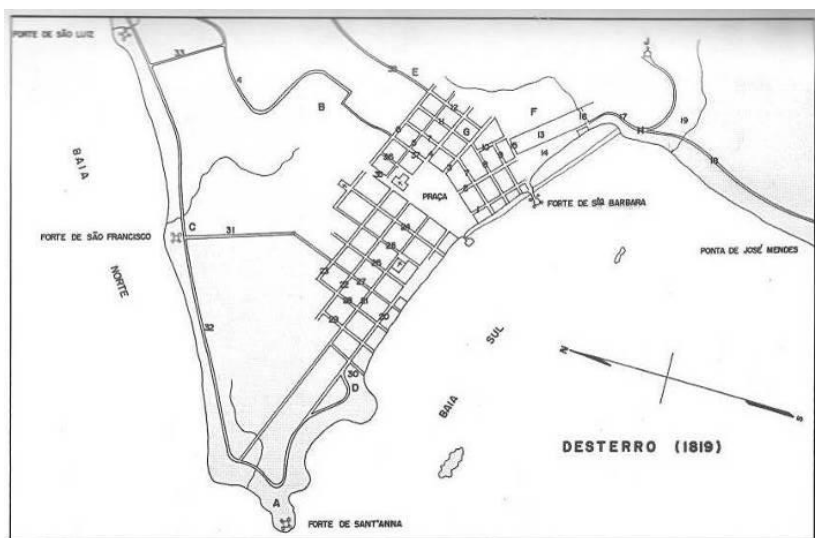


Figura 20. Desterro, 1819. Fonte: VEIGA, 2010.

O interesse da classe dominante, na primeira metade do século XIX, estava voltado para as terras localizadas ao norte da península, que estavam conectadas ao centro por vias a oeste da praça, sendo a ligação

¹² Praça configurada em frente à Capela, atual Catedral Metropolitana de Florianópolis.

mais importante através da atual Rua Esteves Junior (SUGAI, 1994). O interesse expresso da elite por essa região da península resultou em melhoramentos, como a construção da praça da Praia de Fora, que a caracterizou como área residencial permanente. Assim, a região foi sendo urbanizada, com a abertura de ruas, o loteamento de terras, o desmembramento de chácaras, etc.

Resultado deste processo de produção do espaço urbano do Desterro foi o surgimento de um eixo de ocupação das elites no sentido norte, delimitado pelas atuais ruas Trompowski e Esteves Junior, concentrando os setores mais influentes da cidade. Posteriormente, decorreu a ocupação da orla da baía norte também por estes setores, homogeneizando social e economicamente a região. Tais ocupações caracterizavam-se pela proximidade com o núcleo central e com o “seu” comércio e serviços, que estavam localizados a oeste da praça, além da paisagem privilegiada em contraposição à baía sul (SUGAI, 1994).

A partir do século XX, outras áreas tornaram-se de interesse das elites, tanto na Ilha quanto no Continente, marcando um momento de “indecisão” quanto a possíveis áreas de ocupação residencial dessa camada, como apontou Sugai (1994). Entretanto, nunca foi percebido um total abandono das terras ao norte da península central da Ilha por esse setor da sociedade, ainda que diversas alterações na forma como foi ocupada tenham ocorrido:

[...] dos desmembramentos das chácaras, produziram-se loteamentos e novas residências e, da demolição destas residências, os edifícios residenciais, promovendo, o Estado, diversas intervenções viárias e nas legislações [...] para adaptar a área às novas necessidades de cada tempo (SUGAI, 1994, p. 32).

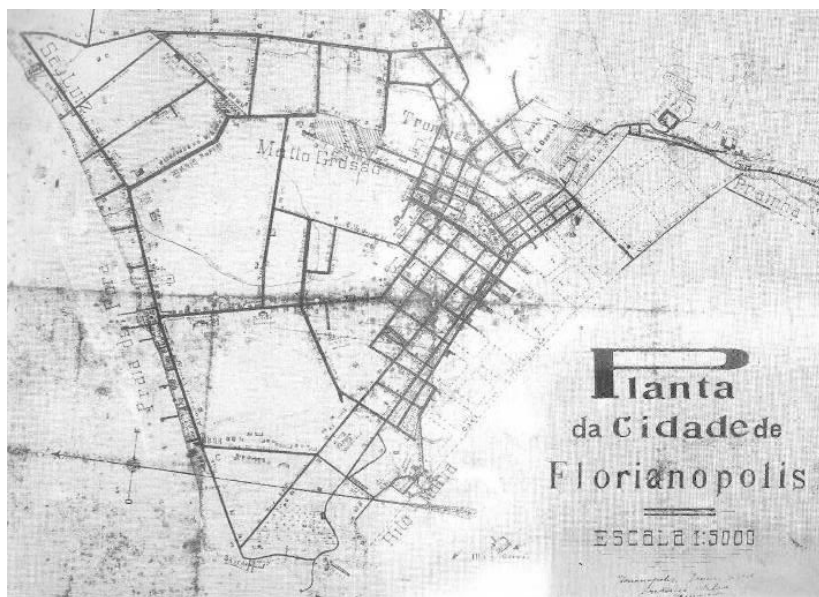


Figura 21. Florianópolis, 1916. Fonte: VEIGA, 2010.

6.4. UMA PONTE PARA A INTEGRAÇÃO

As primeiras décadas do século XX marcaram o início de um novo ciclo no contexto urbano do Desterro, com a inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, o que significou a decadência do porto e a substituição do transporte marítimo pelo transporte rodoviário (REIS, 2012). Consequência desta nova conexão Ilha-Continente, foi a rápida expansão e transformação das áreas continentais próximas à Ilha. Assim, como aponta Reis (2012), locais antes privilegiados passaram a ter uma localização “excêntrica” à ponte e, consequentemente, à nova rede de transportes, e vice-versa. Na Ilha ocorreu o redirecionamento das vias e do eixo de crescimento comercial em direção à cabeceira da nova ponte, que antes estavam direcionados para o porto (SUGAI, 1994; 2015).

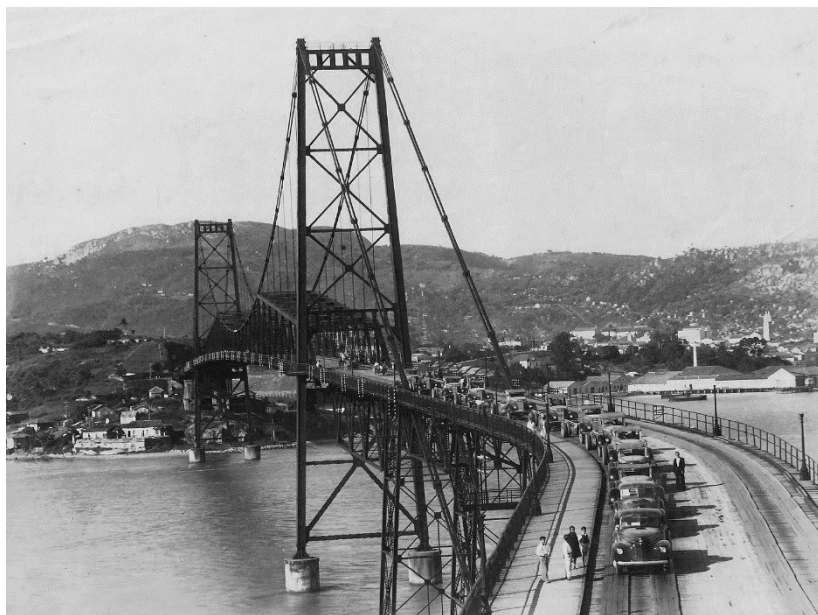


Figura 22. Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926. Fonte: <http://goo.gl/Ryvp9h>, acesso em 09/09/2015.

A construção da Ponte Hercílio Luz, portanto, alterou a dinâmica do mercado imobiliário na Ilha e no Continente próximo, acarretando a valorização de áreas comerciais e residenciais com acesso direto à ponte, a exemplo das atuais Ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schmidt. Novas frentes do capital imobiliário foram abertas em áreas antes desocupadas ou rarefeitas, tanto na Ilha quanto no Continente, além da revalorização de áreas mais antigas (SUGAI, 1994).

As áreas situadas ao norte da península permaneceram sob o controle dos setores mais influentes da cidade. Algumas chácaras, cujos proprietários buscavam maior valorização fundiária, resistiram à tendência de desmembramento iniciado no final do século XIX, o que resultou em vazios urbanos que dificultaram a ocupação e a abertura de novas vias que integrassem o norte e o sul da península – quadro que começou a mudar na década de 1940. Da mesma forma, a falta de acesso direto da porção norte da península à ponte foi solucionada apenas na década de 1960 com o incremento do transporte rodoviário (SUGAI, 1994).

Entretanto, embora a elite mantivesse o interesse pelas áreas ao norte da península, as dificuldades de acesso transferiram parte desse interesse aos balneários do Continente – Balneário e Coqueiros – a partir da década de 1920, o que caracterizou a “indecisão”. A partir da década de 1950, contudo, a elite já havia decidido por estabelecer-se na direção norte-nordeste da península, o que resultou em investimentos em acessibilidade na região, e o interesse do setor imobiliário voltado para as praias ao norte da Ilha, principalmente Canasvieiras, a partir do desenvolvimento do turismo na capital. O primeiro Plano Diretor da cidade (Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis, 1969-1971)) consolidou este direcionamento, absorvendo os interesses dos setores mais influentes. O Estado teve, portanto, “importante papel na evolução territorial das classes sociais em Florianópolis” (SUGAI, 1994, p. 61).

Do outro lado, as camadas mais populares, até a primeira metade do século XX, ocuparam, principalmente, os morros a leste da península central, na Ilha, e, no Continente, os morros mais a oeste, isto é, periferias fora dos limites urbanos definidos no período (1943). Ao contrário das elites, que se concentraram no norte da península – com exceção de um curto período de “indecisão” –, verificou-se uma constante movimentação da população de menor renda (SUGAI, 1994).

De acordo com Sugai (1994), portanto, os vazios localizados ao norte da península, a falta de acesso direto entre esta região e a ponte, o incremento do transporte rodoviário e o contexto territorial – uma Ilha com apenas uma conexão rodoviária com o Continente – refletiram fortemente no processo de produção do espaço urbano da capital e, consequentemente:

1. geraram a valorização das áreas centrais da Ilha que possuíam boa acessibilidade à ponte;
2. mantiveram concentradas as áreas comerciais em sua área urbana central na baía sul;
3. incrementaram o desenvolvimento imobiliário no Continente e, inclusive, a ocupação, inicialmente para veraneio, de algumas áreas localizadas na orla norte continental por segmentos das elites;
4. incentivaram parte das camadas de mais alta renda a permanecerem residindo próximo ao centro da cidade, na Ilha, num processo de constante retomada, por parte dos setores imobiliários, de áreas já ocupadas, demolindo e reerguendo edificações num mesmo lugar, ao mesmo tempo em que a população de menor

renda foi sendo ‘retirada’ da península (SUGAI, 1994, p. 56-57)

6.5. A CONSOLIDAÇÃO DO PROCESSO DE CONURBAÇÃO ENTRE FLORIANÓPOLIS, SÃO JOSÉ, PALHOÇA E BIGUAÇU

Ainda que as atividades políticas, administrativas e econômicas de São José, Palhoça e Biguaçu estivessem fortemente vinculadas à Capital, até o início do século XX, a estruturação territorial desses quatro municípios ocorreu de forma independente – da mesma forma que alguns núcleos urbanos mais isolados de um mesmo município, como o Canto da Lagoa em relação a Florianópolis (SUGAI, 2015).

Como vimos, o início do século XX também marcou a substituição do transporte marítimo e fluvial pelo rodoviário, alterando a dinâmica socioeconômica e espacial desses municípios. A construção da Ponte Hercílio Luz, por exemplo, além de outros investimentos significativos, contribuiu “para que se definissem alterações na dinâmica urbana e imobiliária, na mobilidade espacial da população, na gradativa integração e na posterior fusão espacial” (SUGAI, 2015, p. 84).

A partir da década de 1930, o espaço urbano de São José, Palhoça e Biguaçu passou a desenvolver-se, mais intensamente, em decorrência da posição estratégica em relação à capital e à localização (desigual) dos investimentos viários. Assim, o incremento populacional e a consequente ocupação das periferias continentais pelas camadas mais populares, em especial, a partir dos anos 1950, deu início ao processo de conurbação entre esses quatro municípios, marcando a década de 1960 (SUGAI, 2015).

A construção da BR-101 e, posteriormente, da BR-282, na década de 1970, significou um expressivo incremento na fusão dos tecidos urbanos desses quatro municípios. As rodovias representaram, ainda, a efetiva integração rodoviária com a rede urbana nacional, o que viria – em conjunto com o aumento das classes médias no país – a acelerar o desenvolvimento do turismo na Ilha, que se consolidaria nas décadas seguintes, 1980-1990 (REIS, 2012). Consequência do processo de conurbação, assim como da distribuição desigual dos investimentos – concentrando-se na Ilha, em detrimento dos demais municípios da conurbação –, “foi o acirramento das diferenças entre o espaço intraurbano da Ilha e do Continente, da concentração das camadas mais

pobres nas periferias no continente e da intensificação do processo de segregação espacial” (SUGAI, 2015, p. 91).

Cabe ressaltar a inserção de São José no contexto da área conurbada, sendo o único município a fazer divisa terrestre com Florianópolis e, portanto, concentrando todas as vias e rodovias que se direcionam à capital, assim como fluxos de pessoas e cargas. O direcionamento da malha viária para a capital, com importantes rodovias, teve grande impacto no espaço urbano dos demais municípios da conurbação. Como aponta Sugai (2015): “Os três municípios, apesar de beneficiados pela acessibilidade direta com o centro administrativo, comercial e de serviços de Florianópolis, tiveram o espaço intraurbano completamente seccionado pela rodovia BR-101” (SUGAI, 2015, p. 85), afetando na continuidade do tecido e na paisagem urbana.

Além dos obstáculos geográficos e da distribuição desigual dos investimentos, também teve papel importante na produção do espaço urbano conurbado os sucessivos desmembramentos e anexações¹³ de toda a Região Metropolitana, que contribuíram para “muitas situações de irracionalidade dessa delimitação metropolitana” (SUGAI, 2015, p. 86).

A consolidação da ACF – enquanto fusão do espaço urbano dos quatros municípios –, na década de 1970, evidenciou o fenômeno segregativo que se desenhava no contexto urbano, com as camadas de menor renda no continente e as elites na Ilha. A conurbação pôde, assim, ser verificada:

[...] pelo crescimento da população e dos movimentos migratórios; pela expansão territorial das populações, suplantando as divisas entre os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu; pelo incremento dos deslocamentos cotidianos intermunicipais; pela dinâmica imobiliária na Ilha e no Continente; pela tendência à concentração das camadas de mais baixa renda na área continental e das elites na Ilha; pela distribuição desigual dos investimentos urbanos e regionais; pelo crescimento e concentração das atividades industriais em São José; entre diversos outros aspectos (SUGAI, 2015, p.89).

¹³ Entre 1958 e 2000, São José teve seu território reduzido em 90%, resultado de inúmeros desmembramentos. No mesmo período, Palhoça reduziu em 78%. A atual porção continental de Florianópolis pertenceu ao município de São José até a metade do século XX. Como aponta Sugai (2015): “Alguns municípios foram subdivididos em mais de dez outros municípios nas últimas décadas. Nem sempre esses desmembramentos significaram perdas para o município sede, mas, às vezes, uma concentração de benesses [...]” (SUGAI, 2015, p. 86).



Figura 23. Área Conurbada de Florianópolis – Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu. Fonte: GoogleEarth.

6.6. O “EIXO PRIVILEGIADO DAS ELITES”

O cenário que se instalou nas grandes e médias cidades brasileiras na década de 1970 – a crescente miséria em oposição à concentração de renda, intensificada pelo grande fluxo das camadas populares em direção às cidades em busca de melhores condições de vida – teve características particulares em Florianópolis, onde essas camadas acabaram por fixar-se, principalmente, nas encostas de morro na região central da Ilha e na parte continental da área conurbada. Sugai (2015) recorda que apesar do difícil acesso e da precária infraestrutura nos balneários e no interior da Ilha, houve o interesse e a possibilidade de aquisição de lotes em áreas periféricas do continente por parte das camadas de menor renda.

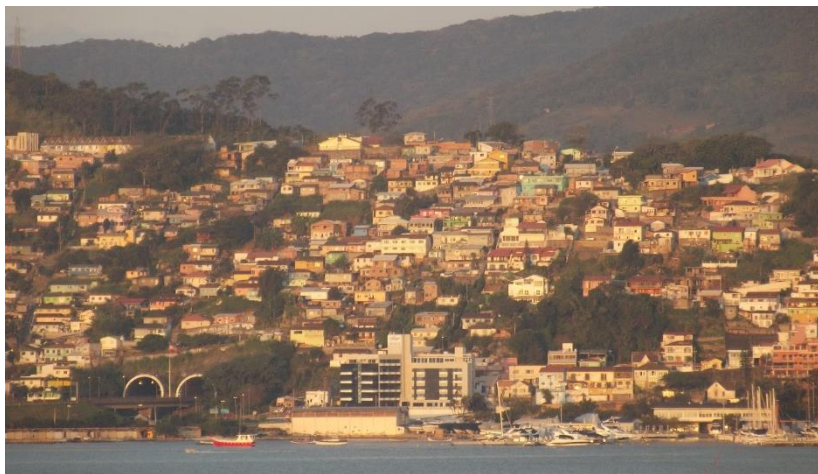


Figura 24. Morro da Cruz, península central da Ilha. Fonte: arquivo pessoal.

A década de 1970 foi, portanto, um divisor de águas no processo de produção do espaço urbano da área conurbada, como define Sugai (2015) – tanto pelo crescimento expressivo do turismo, que buscou as praias oceânicas ao norte e a leste da Ilha, como pela implantação do complexo viário, que direcionou os investimentos de acordo com o interesse das elites, sendo as principais obras¹⁴ do período: a BR-101 e a Via de Contorno Norte-Ilha¹⁵.

Os intensos investimentos viários – concentrados na Ilha, em detrimento dos demais municípios conurbados – foram determinantes na dinâmica urbana em consolidação da ACF. Assim, a distribuição desses investimentos:

[...] garantiu a acessibilidade rodoviária para a maior parte das localidades, em especial na metade norte da Ilha; incentivou e consolidou o uso do veículo automotor como meio de transporte privilegiado e dominante; abriu imensas frentes para o capital imobiliário e a especulação imobiliária em toda a área conurbada; incentivou a ocupação de áreas urbanas sem infraestrutura necessária; definiu e limitou a estrutura viária, que foi direcionada e polarizada para a área central da ilha;

¹⁴ Outras obras executadas no período: SC-401 Norte; SC-401 Sul; SC-402; SC-403; SC-404; SC-405; SC-406; Ponte Colombo Salles; aterro da Baía Sul; aterro continental.

¹⁵ A Via Contorno Norte-Ilha contorna a península central da Ilha, fazendo a conexão rodoviária entre as pontes e as rodovias que levam ao norte (SC-401) e a leste (SC-404) da Ilha.

criou uma estrutura viária afunilada, com acesso único para a Ilha, que exigirá indefinidamente constantes investimentos viários para ampliar os fluxos locais; contribuiu para acirrar a separação espacial Ilha-Continente e os desequilíbrios de investimentos; determinou, com as vias expressas e rodovias nas áreas urbanas, irreparáveis rupturas e danos à continuidade do tecido urbano, à segurança e à qualidade paisagística e ambiental; acelerou o processo de ocupação espacial descontrolado com graves danos ao patrimônio ambiental e cultural, entre tantas outras consequências (SUGAI, 2015, p. 105).

A consolidação do sistema viário, da maneira como ocorreu, deu suporte para a expansão do mercado imobiliário na área central da Ilha e nos bairros próximos ao *campus* da universidade¹⁶, além dos empreendimentos turísticos localizados nos balneários ao norte e a leste da Ilha. Da mesma forma, além dos intensos investimentos destinados à Avenida Beira-Mar Norte (trecho da Via de Contorno Norte-Ilha) e à implantação do *campus*, a concentração de empresas estatais nos bairros próximos à universidade pode ser encarada como um fator de concentração de riqueza ao dirigir empreendimentos, serviços e comércio, e benfeitorias urbanas às camadas de mais alta renda (SUGAI, 2015).



Figura 25. Avenida Beira-Mar Norte. Fonte: <http://goo.gl/QEOXaI>, acesso em 09/09/2015.

Com a estrutura urbana, praticamente, consolidada na década de 1980, o sistema viário da área conurbada conformava-se, portanto, por

¹⁶ O *campus* da universidade...

vias e rodovias da Ilha, em especial a Via de Contorno Norte-Ilha e as SC-401 e SC-404, que se conectavam a BR -282 e a BR-101, principal eixo viário do continente, formando “um eixo estruturador e de interligação entre as áreas de residências das elites e os bairros onde pretendiam expandir suas áreas residenciais e de veraneio” (SUGAI, 2015, p.148).

Assim, a partir da década de 1980, foi possível observar o fortalecimento dos eixos da riqueza e a expansão da pobreza, o que se confirmou com a concentração das camadas de mais alta renda em Florianópolis e, principalmente, a concentração das elites na Ilha, integradas pelo sistema viário através de um “eixo privilegiado” (SUGAI, 2015). A BR-282 – que conecta as duas pontes à BR-101, e configura uma ruptura no tecido urbano continental de Florianópolis e de São José – proporcionou a continuidade desse eixo no continente, ampliando a acessibilidade e garantindo a conexão com outros bairros segregados das elites fora da Ilha. Essa ruptura resultou na divisão do território continental, onde, na porção norte, concentraram-se as classes médias e as camadas mais populares, e na porção sul, as camadas de alta renda.



Figura 26. Vista das pontes em direção ao continente do alto do Morro da Cruz.
Fonte: arquivo pessoal.

Esse eixo viário conectou os bairros das elites, desde o condomínio Bosque das Mansões no entroncamento entre a BR-101 e a BR-282, passando pelos bairros localizados ao sul da BR-282 (Bom Abrigo,

Itaguaçu e Coqueiros), pela Via Contorno Norte-Ilha (Centro, Agrônômica, Santa Mônica, Córrego Grande), e pelas SC-401 (Itacorubi, João Paulo, Cacupé, Canasvieiras, Praia Brava, Ingleses Norte), SC-402 (Jurerê Internacional) e SC-404 (Lagoa da Conceição), o que confirma a tendência de aproximação dos bairros segregados das camadas de maior renda também na ACF (SUGAI, 2015; VILLAÇA, 2001).

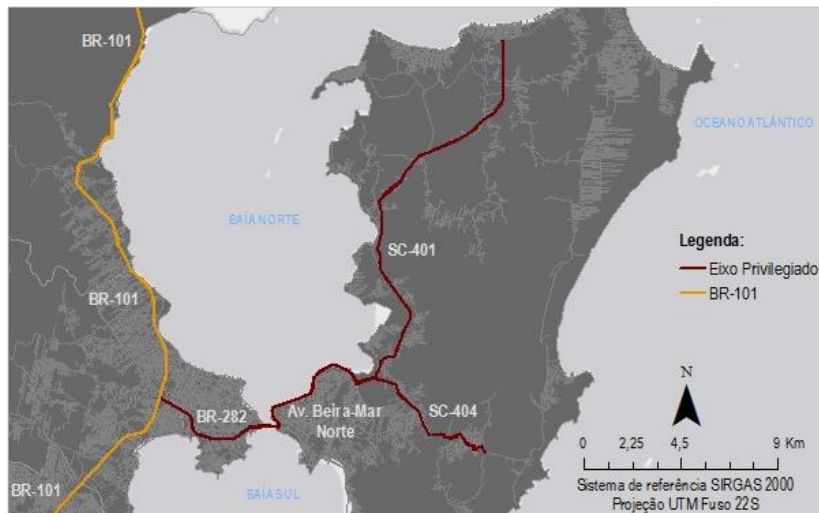


Figura 27. Eixo Privilegiado das Elites.

Além dessa tendência de aproximação que configurou o “eixo privilegiado das elites” na área conurbada, Reis (1012) identifica duas formas principais de ocupação do espaço urbano que se desenvolveram, principalmente, na Ilha: o parcelamento simples – marcado pelo traçado em espinha de peixe e pelas servidões, e que se desenvolveu ao longo dos caminhos coloniais e de parcelamentos rurais preexistentes – e, o parcelamento ordenado – configurado por uma malha ortogonal, presente em empreendimentos turísticos e de alta renda. Enquanto o primeiro caracteriza-se pela linearidade, integrando-se diretamente ao tecido urbano da cidade, o segundo, apresenta um caráter pontual, transformando completamente grandes glebas, e apresentando diferentes

níveis de integração ao tecido urbano, dependendo da localização do empreendimento¹⁷.

Durante a década de 1990, foi observado um aumento da riqueza em Florianópolis, com o aumento dos rendimentos médios maior que no restante do país. Para Sugai (2015), o fato significou a ampliação das classes médias e altas, assim como a redução das camadas populares, o que não significou, entretanto, a redução das desigualdades de renda. Ao contrário, foram reforçadas no período a partir da desigual distribuição dos investimentos¹⁸ públicos na área conurbada.

Verificamos, ainda, o surgimento de condomínios privativos de alta renda na área continental com características de isolamento voluntário e eliminação do contato com o exterior, enquanto empreendimentos habitacionais populares afastam-se do acesso à infraestrutura e a equipamentos públicos involuntariamente (SUGAI, 2015; PEREIRA, 2015).

¹⁷ Parcelamentos simples: Ratones, Santo Antônio de Lisboa, Cacupé, Ribeirão da Ilha, Costa da Lagoa, Córrego Grande, Trindade, Costeira. Parcelamento ordenado: Canasvieiras, Jurerê, Jurerê Internacional, Daniela, Açores, Praia Brava, Novo Campeche.

¹⁸ Investimentos viários na área conurbada iniciados na década de 1990: em Florianópolis – Ponte Governador Pedro Ivo Campos (1991), trecho da BR-282, duplicação da SC-401, Elevado Governador Vilson Kleinubing (2000), duplicação das pontes da Avenida da Saudade, obras na Via de Contorno Norte-Ilha, Elevado Dias Velho (2001), Aterro do Saco dos Limões, Via Expressa Sul (túnel), trecho da Avenida PC-3, e diversos prolongamentos viários distribuídos pela Ilha, principalmente no norte; nos demais municípios conurbados: duplicação da BR-101 (1999), viadutos e passagens inferiores da BR-101, continuidade da BR-282, Ponte do Maruim (2001 – Palhoça e São José), Avenida Transpotecas (São José), trecho da Avenida das Torres (São José), Aterro da Praia Comprida (São José), Avenida Beira-Mar de Campinas (São José) (SUGAI, 2015). Observa-se, assim, o desequilíbrio de investimentos entre Florianópolis e os outros três municípios da conurbação, São José, Palhoça e Biguaçu – onde não houve nenhum grande investimento no período, além da BR-101.

7. RESULTADOS E ANÁLISES

A partir da compreensão do processo histórico de produção do espaço urbano da área conurbada – exposto no capítulo anterior (Cap. 6) –, apresentaremos os resultados desta pesquisa e as análises referentes ao momento atual de produção desse espaço – tanto o contexto socioeconômico e configuracional, quanto a relação entre eles. Buscaremos, assim, compreender a dinâmica socioespacial a partir da relação entre a desigualdade socioeconômica e a localização das diversas camadas socioeconômicas da população na ACF.

7.1. ANÁLISE SOCIOECONÔMICA

Partindo da análise socioeconômica, nos propomos a apresentar e discutir os resultados através dos mapas (Apêndice A) elaborados para cada variável e dimensão que compõem o *Índice Socioeconômico*. Finalizaremos essa discussão com outros aspectos socioeconômicos complementares que nos ajudam a compreender a dinâmica socioespacial da área conurbada, como a distribuição de alguns estabelecimentos específicos a partir do *Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos/ CNEFE* (IBGE, 2010), a localização dos locais de emprego (PLAMUS; GRANFPOLIS, 2013), de grupos raciais (IBGE, 2010), e dos empreendimentos do *Programa Minha Casa Minha Vida* (PEREIRA, 2015).

7.1.1. Dimensão RENDA

Iniciaremos com a *Dimensão Renda* (Mapa 04), composta pelas variáveis *rendimento médio dos domicílios particulares permanentes em*

número de cestas básicas (Mapa 02) e *pessoas responsáveis com rendimento nominal mensal até 2 salários mínimos* (Mapa 03).

Atentando ao Mapa 02 – *rendimento médio dos domicílios particulares permanentes em número de cestas básicas* –, notamos a desigual distribuição de renda na área conurbada, onde Florianópolis concentra a população com os maiores estratos de renda, predominando, ainda, os setores localizados na Ilha. No continente, destacam-se a Cidade Criativa Pedra Branca (C9, C10), em Palhoça, o condomínio privativo Bosque da Mansões (E8), em São José, e alguns setores localizados ao sul da BR-282, em Florianópolis (Bom Abrigo (E9), Itaguaçu (F9) e Coqueiros (F9)). Chama a atenção, também, o fato de o município de Biguaçu apresentar apenas setores classificados nas *faixas 1 e 2* de menores rendimentos médios.

Quanto ao Mapa 03 – *pessoas responsáveis com rendimento nominal mensal até 2 salários mínimos* –, verificamos setores em condições econômicas mais carentes, onde aproximadamente metade dos responsáveis recebe até 2 salários mínimos (*faixas 5 e 6*). Notamos que essa situação é menos frequente na capital que nos outros municípios conurbados.

O agrupamento dessas duas variáveis compõe a *Dimensão Renda* (Mapa 04), e sua distribuição no espaço urbano conurbado é descrita a seguir (Figuras 28, 29, 30 e 31):

- **Faixa 1:** setores periféricos da área conurbada, principalmente, nos municípios continentais; na Ilha, destacam-se setores localizados na região nordeste – Vargem do Bom Jesus (J5), Cachoeira do Bom Jesus (J4) e Ponta das Canas (J3) –, e setores ao sul – Tapera (F11, G11) –, além da *Geral do Rio Tavares* (trecho da SC-405) (G10, H10); chamam a atenção, ainda, setores do estrato econômico inferior próximos a setores do estrato econômico superior, como Monte Cristo (E8, E9), Vila Aparecida (F9) e Morro da Caixa (F9), no continente, e Morro da Cruz (G9, G8), na Ilha;
- **Faixa 2:** setores também periféricos, mas com maior frequência nas proximidades das penínsulas centrais, continental e insular; Costeira do Pirajubaé (G10), Saco Grande (H7, H8), Morro da Cruz (G8, G9);
- **Faixa 3:** setores intermediários, e menos frequentes que as faixas anteriores; destacam-se na península central do continente, e em alguns setores na região nordeste e sudeste da Ilha, como

Canasvieiras (I4), Ingleses (K4, K5), Campeche (H11) e Morro das Pedras (H12), além de setores mais próximos ao centro, como Carianos (G10, G11), Saco Grande (H7, H8) e, também, nas encostas do Morro da Cruz (G8, G9);

- **Faixa 4:** setores localizados, predominantemente, na península central continental, como os bairros Kobrasol (E9) e Campinas (E9), em São José, e Estreito (F8, F9) e Balneário (E8, F8), ao norte da BR-282, em Florianópolis; na Ilha, destacam-se Trindade (G8, G9), Itacorubi (H8), João Paulo (G8, H8), Daniela (G5), Jurerê (H5), Centro (F9, G8, G9), Porto da Lagoa (I10) e Açores (G14);

- **Faixa 5:** setores localizados ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado das elites”, como Pedra Branca (C9, C10), em Palhoça, Bom Abrigo (E9), Itaguaçu (F9) e Coqueiros (F9), em Florianópolis continental, e Centro (F9, G8, G9), Praia Brava (J4), Ingleses Norte (K4), Santa Mônica (H9), Córrego Grande (H9), Centro da Lagoa (I9) e Novo Campeche (I11), na Ilha;

- **Faixa 6:** setores localizados, exclusivamente, ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado”, destacando-se Bosque das Mansões (E8), em São José, e Beira-Mar Norte (G8), Agrônômica (G8), Cacupé (G7) e Jurerê Internacional (H4, H5), na Ilha.

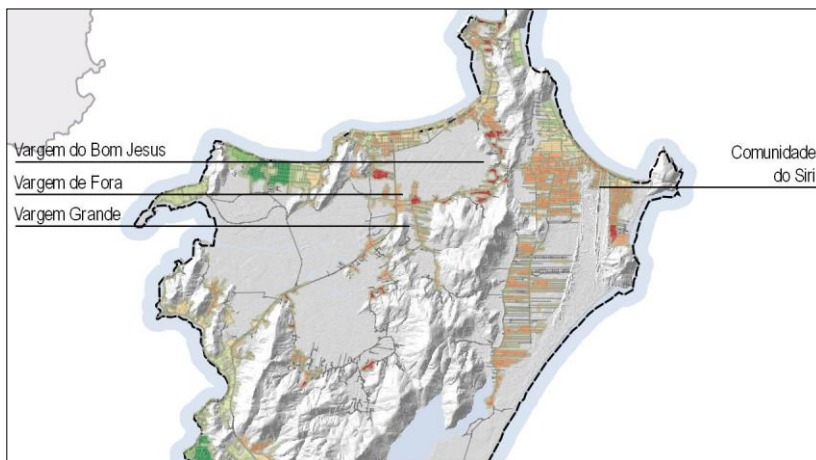


Figura 28. Localizações na porção norte da Ilha. *Dimensão Renda.*¹⁹

¹⁹ As Figuras 28, 29, 30 e 31, que apresentam as localizações, servirão de referência para toda a análise.

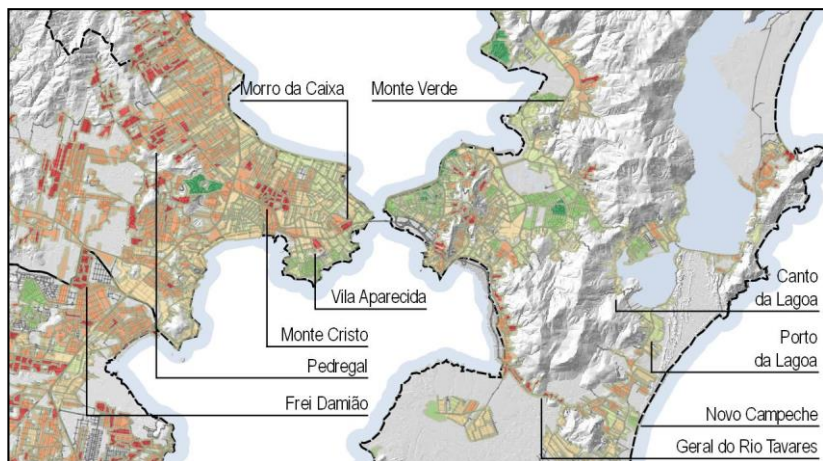


Figura 29. Localizações nas penínsulas centrais. *Dimensão Renda.*

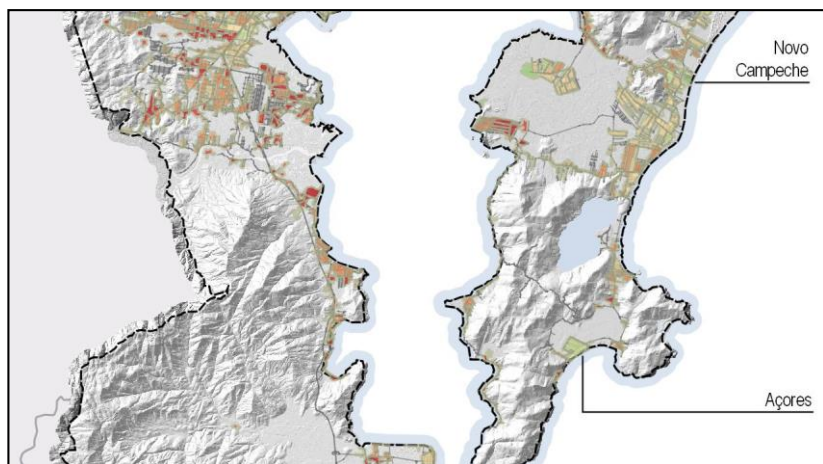


Figura 30. Localizações na porção sul da Ilha. *Dimensão Renda.*

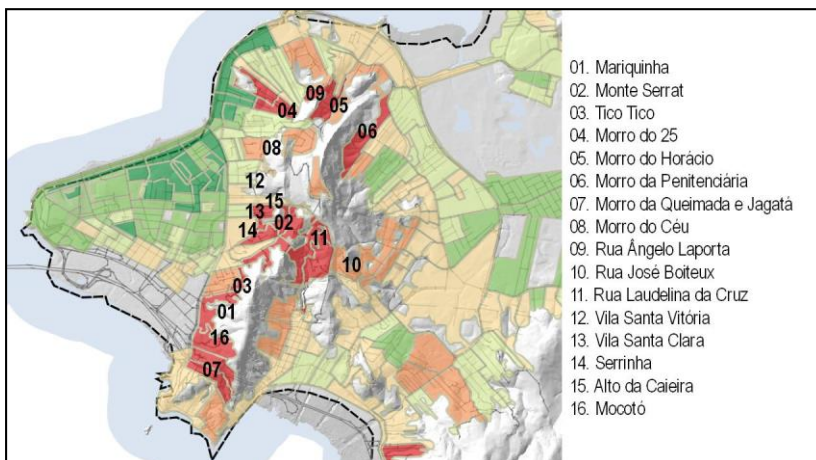


Figura 31. Comunidades do Morro da Cruz. *Dimensão Renda.*

Assim, a partir da *Dimensão Renda* (Mapa 04), notamos a localização da população pertencente aos mais altos estratos de rendimento na capital, com maior ênfase na Ilha, em detrimento dos outros municípios conurbados, principalmente, Biguaçu. Em contrapartida, os estratos econômicos inferiores tendem a localizarem-se em setores mais periféricos, predominando na porção continental da conurbação e na região nordeste da Ilha. No entanto, é perceptível, ainda, a proximidade entre setores em condições extremas opostas, como o que ocorre nas penínsulas centrais, entre Vila Aparecida (F9) e Morro da Caixa (F9), e seus setores vizinhos ao sul da BR-282 (Coqueiros (F9), Itaguaçu (F9) e Bom Abrigo (E9)), no continente, e o Morro da Cruz (G8, G9) e a Beira-Mar Norte (G8), na Ilha.

Observamos, ainda, a tendência das camadas mais ricas se localizarem em uma direção do espaço urbano, como apontou Villaça (2001), e como já havia sido evidenciado na área conurbada a partir do “eixo privilegiado das elites”. A *Dimensão Renda* (Mapa 04) evidencia essa tendência destacando a localização, no continente, do Bosque das Mansões (no entroncamento da BR-282 com a Br-101; E8), dos setores ao sul da BR-282 (Bom Abrigo (E9), Itaguaçu (F9) e Coqueiros (F9)), e na Ilha, com setores ao norte da península central (Beira-Mar Norte (G8) e Agrônômica (G8)), em direção ao norte (Cacupé (G7), Jurerê Internacional (H4, H5)), próximos a universidade (Trindade (G8, G9),

Córrego Grande (H9), Santa Mônica (H9) e Itacorubi (H8)) e na Lagoa (I9).

Merece, no entanto, ser comentado o surgimento de loteamentos fora do “eixo privilegiado” nos últimos anos, e que vêm se caracterizando como setores da população de maior rendimento, como o Novo Campeche (I11) e o Açores (G14), no sul da Ilha, e a Cidade Criativa Pedra Branca (C9, C10), no continente, em Palhoça.

7.1.2. Dimensão EDUCAÇÃO

A *Dimensão Educação* (Mapa 05), composta apenas pela variável *peças responsáveis alfabetizadas* (Mapa 05), tem sua distribuição no espaço urbano conurbado descrita a seguir:

- **Faixa 1:** Frei Damião (D9), em Palhoça, e poucos setores periféricos ao norte de Biguaçu;
- **Faixa 2:** Frei Damião (D9) e Enseada do Brito (E15, E16, F16), em Palhoça; Pedregal (D8), em São José; Monte Cristo (E8, E9), Vila Aparecida (F9) e Morro da Caixa (F9), em Florianópolis continental; Morro da Cruz (G8, G9) e Costeira do Pirajubaé (G10), na Ilha;
- **Faixa 3:** setores mais frequentes que as faixas anteriores, principalmente, nas periferias dos municípios continentais;
- **Faixa 4:** além de alguns setores periféricos no continente, destacam-se, nessa faixa, Tapera (F11), Geral do Rio Tavares (G10, H10), Costeira do Pirajubaé (G10), Saco Grande (H7, H8) e Vargem de Fora (I5), na Ilha;
- **Faixa 5:** setores, predominantemente, mais próximos as penínsulas centrais da Ilha e do continente;
- **Faixa 6:** concentração nas penínsulas centrais e, principalmente, na Ilha.

A *Dimensão Educação*, portanto, mostra uma situação já esperada devido à baixa taxa de analfabetismo²⁰ do país (9,0%), e ainda menor da Região Sul (4,7%), ou seja, uma forte homogeneidade na área conurbada. Entretanto, a dimensão se mostra válida ao evidenciar setores em situações mais precárias, onde quase metade dos responsáveis não é alfabetizada, como ocorre na comunidade Frei Damião (D9), em Palhoça. Evidência, ainda, outros setores em piores situações nas periferias dos

²⁰ Taxa de analfabetismo das pessoas de 10 anos ou mais de idade (IBGE, 2010).

municípios, principalmente, ao norte de Biguaçu e ao sul de Palhoça, na Enseada do Brito (E15, E16, F16); no Pedregal (D8), em São José; e, também, nas penínsulas centrais, como Morro da Caixa (G8, G9), Vila Aparecida (F9) e Monte Cristo (E8, E9), em Florianópolis continental, e Morro da Cruz (G8, G9), na Ilha.

Certamente, a variável mais indicada para compor a *Dimensão Educação* seria *anos médios de estudo*, como outros índices utilizam. Entretanto, a escolha por dados provenientes da Pesquisa Universo do Censo Demográfico de 2010, que não fez esse levantamento, nos levou a utilizar a variável *pessoas responsáveis alfabetizadas*, que se coloca como o melhor indicador dentro das possibilidades, como já explicado anteriormente nos procedimentos metodológicos que guiaram a construção do *Índice Socioeconômico* dessa pesquisa (Cap. 05).

7.1.3. Dimensão HABITAÇÃO

Quanto à *Dimensão Habitação* (Mapa 06), composta por uma única variável, *banheiros/morador* (Mapa 06), descrevemos sua distribuição no espaço urbano conurbado a seguir:

- **Faixa 1:** setores mais periféricos no continente, e na região nordeste da Ilha; destacam-se Monte Cristo (E8, E9), Vila Aparecida (F9) e Morro da Caixa (F9), em Florianópolis continental, e Morro da Cruz (G8, G9), Tapera (F11, G11), Geral do Rio Tavares (G10, H10), Costeira do Pirajubaé (G10), Saco Grande (H7, H8) e Ratones (H6), na Ilha;
- **Faixa 2:** setores localizados, principalmente, no continente; evidenciam-se, ainda, alguns setores ao sul e a nordeste da Ilha, além da Barra da Lagoa (J8), Ratones (H6), Saco Grande (H7, H8) e encostas do Morro da Cruz (G8, G9), também na Ilha;
- **Faixa 3:** setores localizados na península central do continente; na Ilha, destacam-se alguns setores nas encostas do Morro da Cruz (G8, G9), no Campeche (H11), em Carianos (G10, G11), no Centro da Lagoa (I9), no Itacorubi (H8), em Barra do Sambaqui (G6), em Canasvieiras (I4), na Cachoeira do Bom Jesus (J4) e em Ingleses (K4, K5), na Ilha;
- **Faixa 4:** alguns setores em Florianópolis continental, no Estreito (F8) e em Balneário (F8), ao norte da BR-282; além de alguns bairros na Ilha, como Trindade (G8), Itacorubi (H8), Campeche

(H11), Centro da Lagoa (I9), João Paulo (H8), Santo Antônio de Lisboa (H6, H7), Canasvieiras (I4) e Ingleses (K4), na Ilha;

• **Faixa 5:** Pedra Branca (C9, C10), em Palhoça; bairros ao sul da BR-282, em Florianópolis continental; Centro (G9), Santa Mônica (H9), Córrego Grande (H9), Açores (G14), Novo Campeche (I11), Porto da Lagoa (I10), Daniela (G5), Jurerê (H5) e Ingleses Norte (K4);

• **Faixa 6:** setores localizados, exclusivamente, ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado”; destacando-se Bosque das Mansões (E8), em São José; Itaguaçu (F9), em Florianópolis continental; e Beira-Mar Norte (G8), Agrônômica (G8), Centro da Lagoa (I9), Cacupé (G7) e Jurerê Internacional (H4, H5), na Ilha.

Notamos, portanto, quanto à *Dimensão Habitação* (Mapa 06), forte relação entre as condições econômica e habitacional da população da área conurbada. Dessa forma, os setores mais privilegiados estão localizados, predominantemente, na capital, mais especificamente na Ilha, evidenciando o “eixo privilegiado das elites”, com destaque para novos empreendimentos, como Pedra Branca (C9, C10), Novo Campeche (I11) e Açores (G14).

7.1.4. Dimensão INFRAESTRUTURA

Quanto à *Dimensão Infraestrutura* (Mapa 10), composta pelas variáveis: *moradores em domicílios particulares permanentes com banheiros de uso exclusivo dos moradores ou sanitário via rede geral de esgoto ou pluvial* (Mapa 07), *moradores em domicílios particulares permanentes com lixo coletado por serviço de limpeza* (Mapa 08), *moradores em domicílios particulares permanentes com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor de uso exclusivo* (Mapa 09); iremos discuti-la, assim como suas variáveis, a seguir.

Quanto ao esgotamento sanitário (Mapa 07), notamos a concentração de investimentos dessa infraestrutura nas penínsulas centrais, tanto na Ilha quanto no continente, predominando na capital. Fora desse trecho, destacam-se Pedra Branca (C9, C10), em Palhoça; Jurerê Internacional (H4, H5), Canasvieiras (I4), Praia Brava (J3, J4), Centro da Lagoa (I9) e Barra da Lagoa (J8), na Ilha. Evidencia-se, assim, a situação precária do esgotamento sanitário da área conurbada, principalmente, nos setores mais periféricos desse espaço urbano.

Quanto à coleta de lixo (Mapa 08), verificamos a homogeneidade do serviço urbano na área conurbada. Evidenciam-se, entretanto, setores em situações mais precárias, como Frei Damião (D9), no continente, Ribeirão da Ilha (F13, F14), Morro da Cruz (G8, G9), Vargem de Fora (I6) e a comunidade do Siri (K5), na Ilha²¹.

Quanto à terceira e última variável que compõe a *Dimensão Infraestrutura*, a distribuição de energia elétrica (Mapa 09), verificamos algumas situações que chamam a atenção, como a de setores localizados na Enseada do Brito (E15, E16, F16), Frei Damião (D9), Monte Cristo (E8, E9), Morro da Caixa (F9) e Vila Aparecida (F9), Morro da Cruz (G8, G9), Vargem de Fora (I5) e Rio Vermelho (J6, K6).

Assim, a *Dimensão Infraestrutura* (Mapa 10), composta por essas três variáveis brevemente descritas, tem sua distribuição no espaço urbano conurbado descrita a seguir:

- **Faixa 1:** setores periféricos, principalmente, ao sul de Palhoça (Enseada do Brito), e nas regiões nordeste e sul da Ilha;
- **Faixa 2:** setores dispersos em Palhoça, São José e Biguaçu; destaque para Itacorubi (H8), João Paulo (H8), Cacupé (G7), Saco Grande (H7), Santo Antônio de Lisboa (H6, H7), Jurerê (H5) e Jurerê Internacional (H4, H5), na Ilha;
- **Faixa 3:** setores dispersos em Palhoça, São José e Biguaçu, e destaque para Saco Grande (H7, H8), a Ilha;
- **Faixa 4:** setores próximos ou dentro das penínsulas centrais da Ilha e do continente, além de alguns setores dispersos pelos municípios continentais, e Jurerê Internacional (H4, H5), na Ilha;
- **Faixa 5:** setores, predominantemente, nas penínsulas centrais da Ilha e do continente; destaque para Morro da Cruz (G8, G9), os bairros próximos à universidade (G9, H9), Canto da Lagoa (H9), Barra da Lagoa (J8) e Jurerê Internacional (H5), na Ilha;
- **Faixa 6:** setores, predominantemente, nas penínsulas centrais da Ilha e do continente; destaque para Pedra Branca (C9, C10), em

²¹ Cabe aqui alertar para alguns resultados que nos causaram estranheza no tocante à *disponibilidade de coleta de lixo*: foram verificadas baixas taxas de atendimento em alguns setores localizados em bairros com elevado Índice Socioeconômico, tais como Itacorubi, Jurerê Internacional e Daniela. Sabemos, a partir da experiência, que essa precariedade não é real, o que nos leva a crer, no que tange a estas informações, que existam imprecisões nestes dados do Censo IBGE 2010. Tais imprecisões são, provavelmente, derivadas de problemas na coleta de dados ou de inadequações metodológicas que dificultam a construção de um retrato mais fidedigno da realidade estudada. De qualquer forma, as incoerências são pontuais, não comprometendo severamente o conjunto de informações apresentadas.

Palhoça; bairros próximos à universidade (G9, H9), Centro da Lagoa (I9), Canasvieiras (I4) e Praia Brava (J3, J4), na Ilha.

Quanto à *Dimensão Infraestrutura*, portanto, constatamos a concentração dos investimentos públicos nas penínsulas centrais, principalmente na capital – estendendo-se por detrás do Morro da Cruz aos bairros próximos à universidade. Fora desse recorte espacial, algumas localizações nos chamam a atenção, como Pedra Branca (C9, C10), Canasvieiras (I4), Jurerê Internacional (H5), Lagoa (H9, I9) e Barra da Lagoa (J8) – localizações que em conjunto com as penínsulas centrais completam o direcionamento do “eixo privilegiado das elites” com infraestrutura.

Ao confrontarmos a distribuição da *Dimensão Infraestrutura* e a densidade populacional (Mapa 17) na área conurbada, verificamos uma certa correspondência entre altos valores de ambos nas penínsulas centrais. Entretanto, nos chama a atenção setores com médias/altas densidades, como Tapera (F11, G11), Costeira do Pirajubaé (G10), Ingleses (K5), Monte Verde (H8), na Ilha; setores periféricos de São José; e Palhoça e Biguaçu; e que apresentam valores médios/baixos na dimensão em questão, o que vai contra uma possível justificativa de que a implantação de infraestrutura urbana prioriza locais com alta densidade a fim de beneficiar maior número de pessoas. Notamos, na verdade, a prioridade por setores localizados na capital.

Confirmamos, ainda, a consideração feita nos procedimentos metodológicos para a construção do *Índice*, quando alertamos para as diferentes contribuições de variáveis quantitativas e qualitativas referentes à essa dimensão.

7.1.5. Dimensão ENTORNO

Por fim, temos a *Dimensão Entorno* (Mapa 15), composta pelas variáveis: *moradores em domicílios particulares permanentes com iluminação pública* (Mapa 11), *com pavimentação* (Mapa 12), *sem esgoto a céu aberto* (Mapa 13) e *sem lixo acumulado no logradouro* (Mapa 14).

Observando cada uma dessas variáveis, percebemos que são bastante homogêneas no contexto urbano da área conurbada, evidenciando alguns setores em situações mais precárias, como algumas localizações mais periféricas no continente, e setores localizados na

região nordeste da Ilha, como Ratonos (H6), Vargem do Bom Jesus (J5) e Rio Vermelho (J7, K5, K6).

Temos, portanto, para a *Dimensão Entorno* (Mapa 15), a seguinte distribuição nos municípios conurbados:

- **Faixas 1, 2 e 3:** setores em localizações periféricas no continente; Morro da Caixa (F9), em Florianópolis continental, Morro da Cruz (G8, G9), e alguns setores nas regiões nordeste e sul da Ilha;
- **Faixa 4:** alguns setores dispersos em localizações periféricas no continente, principalmente, em Palhoça e Biguaçu; Morro das Pedras (H12), Saco Grande (H7, H8), Daniela (G5), Cachoeira do Bom Jesus (J4), Ingleses;
- **Faixa 5:** alguns setores dispersos em localizações periféricas no continente; José Mendes (G9), Tapera (F11), Campeche (H11), Porto da Lagoa (I10), Barra da Lagoa (J8), Saco Grande (H7), Ingleses (K5), na Ilha;
- **Faixa 6:** setores concentrados nas penínsulas centrais da Ilha e do continente, e nas proximidades; além dos balneários localizados no norte da Ilha, Novo Campeche (I11) e Açores (G14).

Da mesma forma que a *Dimensão Infraestrutura*, constatamos que as variáveis quantitativas referentes à *Dimensão Entorno* nos indicam condições mais precárias do espaço urbano e, portanto, variáveis qualitativas enriquecem a análise com informações que nos ajudam a compreender melhor a (re)produção de desigualdades socioespaciais. Podemos compreender melhor ao voltarmos nossas atenções para a qualidade da pavimentação, por exemplo, de setores localizados no norte da península central da Ilha (Figura 32), ou nos bairros ao sul da BR-282 no continente e, em contrapartida, a situação de setores localizados no Rio Tavares, na Ilha, ou em Pedregal, em São José, no continente (Figura 33). Essa distribuição desigual dos investimentos ocorre até mesmo dentro do mesmo bairro, onde são realizados investimento pontuais, como é o caso do parcelamento Novo Campeche em relação ao seu bairro, Campeche (Figura 34).



Figura 32. Exemplo de pavimentação em boas condições. Esquerda: trecho da Av. Beira-Mar Norte, na Ilha. Direita: trecho da rua Desembargador Pedro Silva, Rota Gastronômica de Coqueiros, no continente. Fonte: Google StreetView.



Figura 33. Exemplo de pavimentação em más condições. Esquerda: Geral do Rio Tavares, trecho da SC-405, na Ilha. Direita: trecho da rua João Paulo Gaspar, Pedregal, São José, no continente. Fonte: Google StreetView.



Figura 34. Condições distintas de pavimentação no mesmo bairro. Esquerda: Novo Campeche. Direita: trecho da rua Pau de Canela. Ambas no bairro Campeche, na Ilha. Fonte: Google StreetView.

7.1.6. ÍNDICE SOCIOECONÔMICO

A partir das cinco dimensões: *Renda, Educação, Habitação, Infraestrutura* e *Entorno*, e de suas respectivas variáveis, construímos o *Índice Socioeconômico* (Mapa 16), que tem sua distribuição no espaço urbano da ACF descrita abaixo, e discutida em seguida:

- **Faixa 1:** setores em localizações periféricas, no continente: Frei Damião (D9), Pedregal (D8); na região nordeste da Ilha; alguns setores em destaque nas penínsulas centrais, como Morro da Caixa (F9), Morro da Cruz (G8, G9), Vargem Grande (J5), Ratores (H6) e Tapera (F11);
- **Faixa 2:** setores em localizações periféricas, no continente; nas regiões nordeste e sul da Ilha; alguns setores em destaque nas penínsulas centrais, como Monte Cristo (E8, E9), Vila Aparecida (F9), Morro da Cruz (G8, G9), Geral do Rio Tavares (G10, H10), Costeira do Pirajubaé (G9, G10) e Saco Grande (H7, H8);
- **Faixa 3:** setores em localizações mais próximas à península central continental; nas regiões nordeste e sudeste da Ilha; Barra da Lagoa (J8), Morro da Cruz (G8, G9), Saco Grande (H7, H8) e Sambaqui (G6);
- **Faixa 4:** setores localizados dentro ou próximos das penínsulas centrais do continente e da Ilha; destaque no continente para os

bairros ao norte da BR-282, e Kobrasol (E9) e Campinas (E9), em São José; na Ilha, destacam-se setores localizados no Centro (F9, G8, G9), em bairros próximos à universidade: Trindade (G8, G9), Saco dos Limões (G9), Córrego Grande (H9); Itacorubi (H8), João Paulo (H8), Santo Antônio de Lisboa (H6, H7), Daniela (G5), Jurerê (H5), Canasvieiras (I4), Praia Brava (J3), Ingleses Norte (K4), Centro da Lagoa (I9), Canto da Lagoa (H9), Novo Campeche (I11) e Açores (G14);

- **Faixa 5:** setores localizados, predominantemente, nas penínsulas centrais, e ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado”, como Pedra Branca (C9, C10), Bosque das Mansões (E8), Kobrasol (E9) e Campinas (E9), Abraão (E9), Itaguaçu (F9) e Coqueiros (F9), Centro (F9, G9), Trindade (G8, G9), Santa Mônica (H9), Córrego Grande (H9), Itacorubi (H8), João Paulo (H8), Jurerê (H5), Praia Brava (J4) e Centro da Lagoa (I9);

- **Faixa 6:** setores localizados ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado”, como Itaguaçu (F9), Beira-Mar Norte (G8), Agrônômica (G8), Córrego Grande (H9), Cacupé (G7) e Jurerê Internacional (H4, H5).

A partir da distribuição da população no espaço urbano conurbado, percebemos a localização dos estratos socioeconômicos mais altos dessa população em Florianópolis, principalmente, na Ilha, em detrimento dos outros municípios da conurbação. Verificamos, ainda, a concentração da *faixa 6* ao longo do direcionamento do “eixo privilegiado das elites”, onde destacam-se setores localizados ao sul da BR-282, ao longo da Av. Beira-Mar Norte (G8), em direção ao norte até Jurerê Internacional (H4, H5), e em direção à Lagoa da Conceição (I9) (Figura 35).



Figura 35. Locais de residência dos altos estratos socioeconômicos da população da ACF. Esquerda: Jurerê Internacional. Direita: Condomínio Residencial Península Lagoa, Lagoa da Conceição.

Nos estratos socioeconômicos opostos, notamos a localização de setores com piores condições socioeconômicas nas periferias do espaço urbano conurbado, principalmente no continente, e nas regiões nordeste e sul/sudeste da Ilha (Figura 36). Chama a atenção, ainda, a situação socioeconômica dos setores localizados no município de Biguaçu, todos classificados nas *faixas 1, 2, e 3*, ou seja, pertencentes aos estratos socioeconômicos inferiores.



Figura 36. Locais de residência dos estratos socioeconômicos mais baixos da população. Esquerda: Tapera, na Ilha. Direita: Boa Vista, Biguaçu.

Percebemos, também, a proximidade entre setores com condições socioeconômicas opostas, como o que acontece entre a Beira-Mar Norte e o Morro da Cruz, no Centro de Florianópolis (Figura 37), ou o Morro da Caixa e Vila Aparecida, e os bairros localizados ao sul da BR-282: Bom Abrigo, Itaguaçu e Coqueiros. Esse cenário revela o que Milton Santos havia observado em outras cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro, onde as camadas populares tendem a estabelecer-se em morros localizados nas regiões centrais da cidade, e conforme o espaço urbano é produzido, tendem a surgir novas aglomerações populares nas regiões mais periféricas (SANTOS, 2012).



Figura 37. Relação entre o Morro da Cruz e a Beira-Mar Norte. Fonte: GoogleEarth.

Ainda marcante é a relação entre a Cidade Criativa Pedra Branca e Frei Damião, em Palhoça (Figuras 38 e 39), separadas por muro de alvenaria, evidenciando claramente a intenção de (auto)segregação do primeiro em relação à comunidade carente – a busca pela não interação com o Outro. Essas proximidades não significam, necessariamente, que a população dos distintos estratos socioeconômicos usufrua das infraestruturas ou dos serviços públicos da mesma forma, como alertou Villaça (2001), assim como não significam, necessariamente, tecidos contínuos com fortes conexões. Veremos melhor como acontecem essas conexões, e se acontecem, entre setores com populações de estratos socioeconômicos opostos mais à frente, quando procuraremos compreender as relações socioeconômicas e configuracionais desse espaço urbano.



Figura 38. Comunidade Frei Damião, em Palhoça. Fonte: arquivo pessoal.



Figura 39. Cidade Criativa Pedra Branca, em Palhoça. Fonte: disponível em <<http://goo.gl/f8A8DQ>>. Acesso em 06/06/2016.

É evidente que a utilização de indicadores referentes apenas ao rendimento da população nos trazem importantes elucidações, entretanto, como já discutimos anteriormente (Cap. 4 e 5), ao compreendermos a multidimensionalidade da desigualdade, entendemos a necessidade de ampliar o leque e abranger variáveis referentes a outras dimensões desse tema. Assim, o que nosso *Índice Socioeconômico* (Mapa 16) nos mostra é que, de fato, essas outras variáveis agregam informações importantes à análise e, portanto, à compreensão do contexto socioeconômico do espaço urbano.

Quando olhamos apenas para o rendimento da população, os setores localizados nas penínsulas centrais da Ilha e do continente, com exceção daqueles localizados ao longo do “eixo privilegiado das elites”, não deixam transparecer a localização privilegiada em relação à infraestrutura, que, como foi possível perceber pelas variáveis e pelos mapas já discutidos, concentram-se, principalmente, na capital. Caso significativo é o que ocorre com o Morro da Cruz, que tendo uma população com rendimento médio/baixo, é favorecido pela localização central e, portanto, em relação a outras regiões mais carentes, é almejada por esse estrato socioeconômico da população como local de residência. O contrário ocorre, por exemplo, com o parcelamento Novo Campeche e com o condomínio Bosque das Mansões que apresentam alto rendimento, e destacam-se nessa dimensão, entretanto, não possuem a localização privilegiada quando identificamos a localização das infraestruturas urbanas. No caso do Novo Campeche fica ainda evidente quando olhamos para a sua situação em relação ao bairro em que está localizado, e suas condições de infraestrutura e de entorno.

O *Índice*, ao contrário do uso puro de um indicador de rendimento da população, nos *indica* a distribuição dos setores considerando facilidades atribuídas por outros aspectos que contribuem para a melhor ou pior condição socioeconômica e, portanto, para a dinâmica socioespacial da área conurbada.

7.1.7. Aspectos SOCIOECONÔMICOS COMPLEMENTARES

Procuramos enriquecer a análise socioeconômica, realizada a partir da elaboração e discussão do *Índice*, trazendo outras informações que julgamos importantes para a compreensão da dinâmica socioespacial da área conurbada, como a distribuição de alguns estabelecimentos específicos a partir do *Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos/ CNEFE* (IBGE, 2010), a localização dos locais de emprego (PLAMUS; GRANFPOLIS, 2013), de grupos raciais (IBGE, 2010), e dos empreendimentos do *Programa Minha Casa Minha Vida* (PEREIRA, 2015).

Quando atentamos para a distribuição dos estabelecimentos de *Ensino* (Mapa 18), de *Saúde* (Mapa 19), *Comerciais* (Mapa 20) e *Institucionais* (Mapa 21) nos municípios conurbados, verificamos uma leve concentração na península central da Ilha, especialmente, aqueles referentes à *Saúde* e os *Institucionais*. Em um primeiro momento, pode parecer uma distribuição um tanto igualitária. Entretanto, cabe considerar que essa “leve” concentração na região central da capital tem repercussões significativas na dinâmica socioespacial desse espaço urbano ao considerarmos, por exemplo, a população que reside no continente e, conseqüentemente, os deslocamentos cotidianos que, necessariamente, devem cruzar as duas pontes (Mapa 17 e Tabela 01).

Município	População Absoluta (IBGE/2010)	População Relativa (IBGE/2010)
Florianópolis	421.240	50,95%
Florianópolis Ilha	324.240	39,22%
Florianópolis continente	97.000	11,73%
São José	209.804	25,38%
Palhoça	137.334	16,61%
Biguaçu	58.206	7,06%
ACF	826.584	100%
População insular	324.240	39,22%
População continental	502.344	60,78%

Tabela 01. População dos municípios conurbados. Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010).

Percebemos a importância, ainda, de observarmos a distribuição desses estabelecimentos de acordo com o porte e a capacidade de atendimento. Assim, verificamos, por exemplo, a localização de hospitais regionais, estabelecimentos de Ensino mais complexos, como as universidades (UFSC e UDESC)²² e o instituto federal²³, além de

²² Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC).

²³ O *campus* do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) localizado em Florianópolis, na Ilha, é o mais antigo e o maior dos 23 *campi* distribuídos pelo estado de Santa Catarina.

instituições públicas, como as companhias fornecedoras de energia elétrica (CELESC) ou de abastecimento de água e saneamento (CASAN)²⁴ em Florianópolis, na Ilha. Em contrapartida, serviços “indesejáveis”, como o aterro sanitário, estão localizados distantes da capital, em outro município da conurbação, Biguaçu (Figura 40).



Figura 40. Localização do aterro sanitário em Biguaçu. Fonte: GoogleEarth.

Empregos

Quanto à distribuição de empregos na área conurbada (Mapa 22), fica evidente a concentração na península central da Ilha. Considerando, ainda, a distribuição da população no espaço urbano conurbado, essa localização se torna ainda mais grave. Consequência dessa concentração é a proximidade dos locais de trabalho e dos setores com melhores condições socioeconômicas, em detrimento da população em piores condições que reside nas periferias e que precisa fazer uso do transporte público para chegar até seu local de trabalho.

Essa concentração, portanto, agrava ainda mais a situação dessa população menos favorecida, que gasta mais com o transporte público, ou mesmo o privado com combustível, além do tempo de viagem que perdem ao longo do dia. Essa concentração acarreta, ainda, o agravamento na

²⁴ Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC) e Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN).

mobilidade urbana dos municípios, principalmente, em razão dos diversos afunilamentos característicos do tecido (REIS, 2012).

A situação revela, ainda, a forte relação entre os quatro municípios da conurbação, o que fortalece a dinâmica socioespacial cotidiana.

Cor ou raça

Aqui, é importante lembrarmos que estamos analisando a capital do estado com a maior população que se autodeclara branca do país (84%). Devemos recordar a importância dessa informação ao retomarmos o que Milton Santos defendia ao afirmar que a segregação econômica frequentemente se transforma em segregação étnica, principalmente, em um país como o nosso, que até pouco tempo vivia sob o regime da escravidão, considerando que a abolição tem apenas 128 anos, menos de um quarto da nossa história, desde o descobrimento no século XVI.

O que observamos (Mapa 23), portanto, é a forte correlação entre a população autodeclarada preta, parda, amarela ou indígena e o rendimento médio. É notável como anos de exploração continuam a marcar profundamente a nossa sociedade. A concentração dessa população é claramente percebida em setores que vêm sendo mencionados nesta pesquisa em situação socioeconômica mais precária, como Frei Damião, Pedregal, Monte Cristo, Vila Aparecida, Morro da Caixa, Morro da Cruz, Vargens e Comunidade do Siri. Em contrapartida, onde estão concentrados os setores mais influentes da sociedade catarinense, a Beira-Mar Norte, a concentração de pessoas autodeclaradas brancas é altíssima em todos os setores.

A importância de políticas inclusivas, não apenas na nossa área de estudo, mas em qualquer contexto geográfico nacional, fica evidente. Políticas inclusivas não significam populismo, mas distribuição mais igualitária de benefícios para toda a população brasileira.

Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida

Como já havíamos levantado (Cap. 02), a localização dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida no espaço urbano brasileiro tende a ser nas periferias, longe dos investimentos, da infraestrutura urbana e dos serviços públicos.

O mesmo acontece na área conurbada (Mapa 24), com um agravante: a tendência dos estratos socioeconômicos mais altos se localizarem na Ilha, enquanto esses empreendimentos são construídos nas periferias dos outros três municípios conurbados – São José, Palhoça e Biguaçu. Assim, dos 50 empreendimentos levantados por Pereira (2015), 25 estão localizados em Palhoça, 16 em São José, 07 em Biguaçu, e apenas 02 em Florianópolis, no norte da Ilha (Figura 41). Desses, somente 02 correspondem à *faixa 01*²⁵ do Programa (em Palhoça e em Biguaçu).



Figura 41. Empreendimentos do PMCMV na ACF. Esquerda: Villaggio Campo Bello, Biguaçu (faixa 2). Direita: Conjunto Habitacional Marlene Moreira Pierri, São José (faixa 1). Fonte: Pereira (2015).

Além da localização periférica no contexto urbano conurbado, verificamos, também, a precária articulação com o entorno, o que agrava sua dinâmica socioespacial de desigualdade socioeconômica e de segregação espacial. O problema, portanto, vai além da construção de moradias, devemos enfrentar a questão urbana e fundiária (BONDUKI, 2009; MARICATO, 2012).

Assim, embora o Programa tenha conseguido, de certa forma, atender uma parcela da população que estava “esquecida”, ainda não foi

²⁵ **Faixa 01** – empreendimentos habitacionais destinados às famílias com renda mensal bruta de até R\$ 1.800,00; pode ser custeado até 90% do valor do imóvel pelo Programa; **Faixa 1,5** – destinado a famílias com renda até R\$ 2.350,00, oferece subsídios de até R\$ 45.000,00 para financiamento de imóveis até R\$ 135.000,00, dependendo da sua localização; **Faixa 2** – destinado a famílias com renda até R\$ 2.350,00, oferece subsídios de até R\$ 45.000,00 para financiamento de imóveis até R\$ 135.000,00, dependendo da sua localização; **Faixa 3** – possibilita o acesso à moradia por meio de financiamento com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, de famílias com renda bruta mensal acima de R\$ 3.600,00 e até R\$ 6.500,00, com condições especiais de taxas de juros até 8,16% a.a., reduzidas em relação às praticadas pelo mercado imobiliário.

capaz de intervir no processo segregativo dessa parcela, como aponta Rolnik (2014):

Se o programa passou a atingir uma camada da população historicamente não atendida pelas iniciativas federais na área habitacional, não chegou a interferir em seu ‘lugar’ histórico nas cidades, reproduzindo o padrão periférico (ROLNIK, 2014).

7.2. ANÁLISE CONFIGURACIONAL

Partindo para a análise configuracional, nos propomos a discutir os resultados obtidos através de algumas medidas sintáticas descritas previamente nessa pesquisa (Cap. 3): *Integração Global (Rn)*, *Integração Local (R1200)* e *Escolha Global (Rn)*. .

Primeiramente, notamos uma ocupação urbana bastante dispersa, especialmente, na Ilha, com maior concentração nas penínsulas centrais insular e continental – reflexo do contexto geográfico e herança da imigração açoriana no espaço urbano conurbado, e, ainda, resultado da substituição de uma estrutura urbana baseada em fluxos navais por outra baseada em um sistema viário bastante precário (REIS, 2012).

No ponto em que Ilha e continente se conectam através das pontes – penínsulas centrais – estão localizadas as vias mais integradas da área conurbada (Mapa 25), o *Núcleo de Integração*²⁶ – concentrando-se na porção continental, nos bairros Kobrasol, Campinas e Barreiros, em São José, e Monte Cristo, Capoeiras, Abraão e Coqueiros, em Florianópolis continental, além do Centro, na Ilha. A parte desse núcleo, entretanto, notamos o tecido urbano segregado, evidenciando o caráter integrador da BR-101 e da BR-282, no continente, e da Av. Beira-Mar Norte e da Expressa Sul, na Ilha.

Assim, no contexto global, percebemos uma ocupação dispersa com núcleos urbanos bastante segregados nas periferias da área conurbada, o que caracteriza as porções norte e sul da Ilha, e o distrito Enseada do Brito, ao sul de Palhoça. É possível notar, entretanto, que o continente apresenta uma malha urbana mais contínua, estruturada ao longo da BR-101 e da BR-282.

²⁶ O Núcleo de Integração, segundo Hillier (2001), compreende o conjunto de segmentos (ou linhas axiais) vermelhos, laranjas e amarelos.

Quando dizemos que o espaço urbano – principalmente na Ilha – é bastante segregado, levamos em consideração a pesquisa realizada por Medeiros (2013), na qual foram consideradas 164 cidades ao redor do mundo, sendo 44 brasileiras, e que identificou a capital catarinense – apenas Florianópolis, Ilha e porção continental – como o segundo tecido mais segregado entre todos aqueles considerados.

Considerando a medida sintática de *Escolha Global* (Mapa 27), verificamos que vias com altos valores possuem um caráter de articuladoras das distintas localidades dispersas por esse tecido descontínuo (SABOYA, *et al.*) – principalmente rodovias que seccionam o espaço urbano. Observamos, assim, que diversas dessas rodovias se apresentam como a única possibilidade de percurso para determinadas localidades, a exemplo da SC-405 em direção ao sul da Ilha, ou ainda das SC-401 e SC-406, as duas possibilidades em direção ao norte da Ilha – sendo a SC-401 caracterizada por maior concentração de investimentos em infraestrutura.

Ao contrário do que ocorre na Ilha, o tecido mais contínuo do continente apresenta vias com altos valores de *Escolha Global* – também rodovias que seccionam o espaço urbano, BR-101 e BR-282 – mais próximas a vias com valores médios e baixos, permitindo mais possibilidades de percursos, o que significa maior facilidade para acessar vias “importantes” a partir de qualquer localização (SABOYA, *et al.*).

No contexto local, partindo da medida de *Integração Local* (Mapa 26), verificamos a localização de centralidades, ou centros secundários que estruturam localidades – bairros –, fomentando a ocorrência de estabelecimentos comerciais e de serviços, além do movimento de pedestres e de veículos e, conseqüentemente, um possível campo de encontros e interações.

No continente, notamos que essas centralidades são mais conectadas ao tecido urbano, diferente do que ocorre na Ilha, onde as centralidades são desconectadas, ligando-se àquelas rodovias com altos valores *Escolha Global* que estruturam as diversas localidades (SABOYA, *et al.*), como mencionamos anteriormente. Esse caráter contribui para o “isolamento” dessas localidades, o que torna comum ouvirmos moradores do Campeche afirmando que “nunca” vão ao centro da capital, ou o contrário, moradores do centro que nunca vão ao

Campeche, ou a Ingleses, com exceção do verão quando as praias figuram como a principal atração, e as casas de veraneio abrem as suas portas.

Notamos, ainda, as configurações viárias correspondentes aos dois parcelamentos categorizados por Reis (2012): o *simples* e o *ordenado*. O primeiro, caracterizado pelo traçado em *espinha de peixe*, uma longa via por onde cruzam vias perpendiculares de caráter local, também longas e estreitas, desconectadas da malha viária – as famosas servidões de Florianópolis (Figura 42). Traçado herdado da ocupação açoriana, sendo muitas dessas vias principais os caminhos coloniais que estruturavam as freguesias (REIS, 2012), como já havíamos comentado anteriormente (Cap. 6).

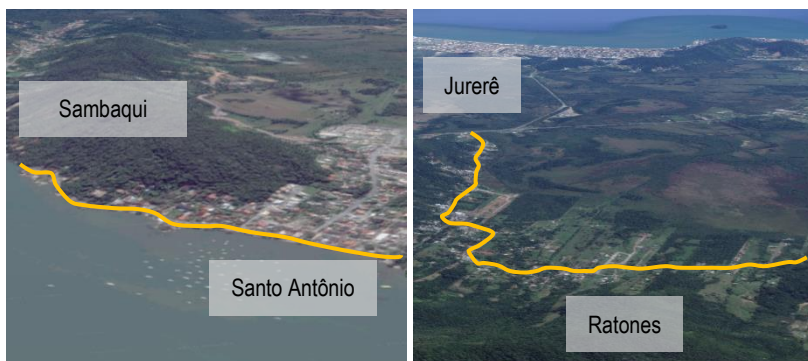


Figura 42. Parcelamento simples. Esquerda: Santo Antônio de Lisboa. Direita: Ratones. Fonte: GoogleEarth.

Quanto ao *parcelamento ordenado*, sua presença também é marcante principalmente nos balneários da Ilha, como Canasvieiras, Praia Brava, Daniela, Jurerê Internacional, Novo Campeche e Açores; e em alguns empreendimentos mais recentes no continente, como o condomínio privativo Bosque das Mansões, em São José, e a Cidade Criativa Pedra Branca, em Palhoça (Figura 43).



Figura 43. Parcelamento ordenado. Esquerda: Novo Campeche. Direita: Pedra Branca. Fonte: GoogleEarth.

7.3. ANÁLISE SOCIOESPACIAL | a (re)produção da segregação socioespacial

Procuramos, nesse momento da pesquisa, investigar a relação dialética espaço/sociedade, a partir dos aspectos socioeconômicos e dos aspectos configuracionais discutidos anteriormente, buscando compreender a dinâmica socioespacial da Área Conurbada de Florianópolis. Para tanto, analisaremos, primeiramente, o contexto global, no intuito de identificar e compreender a localização no espaço urbano de camadas da população que apresentam diferentes condições socioeconômicas. Em seguida, voltaremos nossa atenção para o contexto local, examinando relações de vizinhança e adjacência entre os setores, e suas condições socioeconômicas.

Inicialmente, entretanto, precisamos retomar, brevemente, algumas questões relevantes à esta pesquisa. Como já nos havia alertado Gottdiener (1997), a produção social do espaço urbano não é resultado apenas de determinações econômicas, mas também do contexto social, político e cultural. No nosso caso, em particular, não podemos – e não devemos – desconsiderar o contexto geográfico insular e acidentado, que caracteriza o espaço urbano conurbado catarinense, e que impõe dificuldades a ocupação contínua.

Indo além das especificidades impostas pela geografia, devemos, ainda, relembrar a importância da imigração açoriana no século XVIII e, as marcas deixadas no espaço conurbado por essa ocupação, com seu modo de produção caracterizado pela pequena propriedade e pela agricultura familiar, e pelos traços de sua *cultura popular tradicional* (THOMPSON, 1998).

7.3.1. Contexto GLOBAL

Partindo do contexto global, nos chama a atenção a situação do Núcleo de Integração em relação ao espaço urbano conurbado (Mapa 25). Localizado nas penínsulas centrais, predominantemente, na continental, esse núcleo de vias mais integradas permite evidenciar a Av. Beira-Mar Norte e a via Expressa Sul, na Ilha, e a BR-101, no continente. Considerando o Índice Socioeconômico – e sua distribuição no espaço urbano conurbado (Mapa 16) –, é possível notarmos a proximidade, ou mesmo a inserção, de setores que apresentam melhores condições socioeconômicas a vias mais integradas – ainda que alguns desses setores estejam fora desse Núcleo, a exemplo daqueles localizados no norte da Ilha ou na Lagoa da Conceição, como veremos mais adiante.

Em contrapartida, notamos a localização, predominante, das camadas populares, ou seja, a parcela da população em piores condições socioeconômicas – quando comparada à totalidade da área conurbada –, nas periferias dos quatro municípios, isto é, em vias pouco integradas, ou segregadas, em relação a esse tecido urbano.

Um olhar desatento poderia, portanto, defender o padrão clássico de segregação *centro-periferia* no espaço conurbado da capital catarinense. Entretanto, como nos alertou Villaça (2001), essa explicação não é *suficiente* – ainda que exista uma forte relação entre a localização de camadas em melhores condições socioeconômicas próximas ao centro, e camadas em piores condições nas periferias –, e o que veremos mais adiante é um processo segregativo que tende a ocorrer em uma direção do espaço urbano, processo confirmado com o “eixo privilegiado das elites” no início da década de 2000, e que, como veremos, continua verdadeiro.

Notamos ainda a presença de camadas em condições socioeconômicas mais precárias localizadas nas penínsulas centrais da Ilha e do Continente, próximas ao centro e à parcela da população pertencente ao alto estrato socioeconômico, como o que acontece no Morro da Cruz, na Ilha, e no Morro da Caixa, em Vila Aparecida e em

Monte Cristo, no continente. Novamente, retomando Villaça (2001), temos que – também no espaço conurbado catarinense – a segregação espacial não significa a ocupação homogênea de uma única classe socioeconômica em uma determinada região da cidade, mas a concentração significativa da mesma em uma região mais que em qualquer outra, facilitando assim o controle dos investimentos públicos, e a dominação social, econômica e política (VILLAÇA, 2001).

Ainda em relação ao Núcleo, notamos a correspondência entre vias globalmente mais integradas e uma maior diversidade de usos e de atividades urbanas. Inserido nesse contexto de alta integração, na Ilha, está localizado o centro histórico da capital, que se configura social e economicamente como o centro funcional da área conurbada. Corresponde, também, como vimos, à concentração dos locais de empregos, o que resulta em fluxos cotidianos de cargas e de pessoas entre os quatro municípios conurbados. Estão ali localizados, além de comércios e serviços, os terminais rodoviários: Terminal Rodoviário Rita Maria (linhas intermunicipais, interestaduais e internacionais), Terminal Cidade de Florianópolis (linhas intermunicipais) e Terminal de Integração do Centro/TICEN (linhas urbanas).

O Núcleo Integração apresenta, ainda, a concentração de infraestrutura da área conurbada, ocorrendo uma preferência pela capital. Essa concentração em detrimento dos demais municípios da conurbação é explicada, em parte, pelo papel que a ideologia²⁷ desempenha na produção do espaço urbano (VILLAÇA, 2001), justificando a importância de investimentos mais em uma região da cidade que em outras, (re)produzindo, conseqüentemente, desigualdades socioespaciais. No caso da ACF, presenciamos cotidianamente a “propaganda” em torno de Florianópolis, mais especificamente, da *Ilha da Magia*, atraindo milhares de turistas todos os anos.

A partir dessa primeira constatação – a situação das vias globalmente mais integradas e a concentração das diferentes classes socioeconômicas –, percebemos, no espaço urbano conurbado, a presença de algumas das características que marcam a segregação socioespacial, como a distribuição desigual dos investimentos, principalmente o viário. A proximidade, ou mesmo a inserção, de camadas do alto estrato socioeconômico a vias mais integradas – ou mais acessíveis de qualquer

²⁷ Adotamos nessa pesquisa a perspectiva marxista do conceito de ideologia, que “consiste precisamente na transformação das ideias da classe dominante em ideias dominantes para a sociedade como um todo, de modo que a classe que domina no plano material (econômico, social e político) também domina no plano espiritual (das ideias)” (CHAUI, 1994. p. 85).

ponto da malha viária – evidencia a busca pela acessibilidade e pela disponibilidade de serviços públicos – enquanto as periferias mais segregadas permanecem com infraestrutura precária –, o que, em contrapartida, influencia diretamente no valor da propriedade, refletindo na dinâmica imobiliária e, novamente, (re)produzindo desigualdades socioespaciais no espaço urbano.

Quando voltamos nossas atenções para a medida configuracional de *Escolha Global* (Mapa 27), notamos em destaque as principais rodovias que estruturam o espaço urbano conurbado, a BR-101 e a BR-282 (no continente), a Av. Beira-Mar Norte (península insular norte), a SC-401 (em direção ao norte da Ilha). Assim, nos Mapas 16 e 27 – *Índice Socioeconômico* e *Escolha Global*, respectivamente – nos chama a atenção a correspondência entre o “eixo privilegiado das elites” e o eixo configuracional de alta *Escolha Global* (Figura 44).

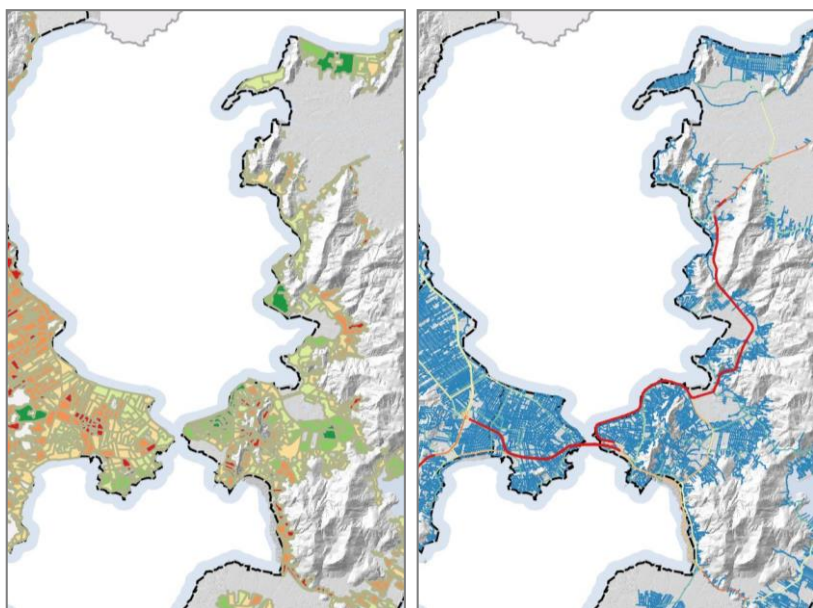


Figura 44. Direcionamento das camadas com melhores condições socioeconômicas em localizações próximas ao eixo de alta Escolha Global. Esquerda: Índice Socioeconômico. Direita: Escolha Global.

Verificamos, assim, a tese defendida por Villaça (2001), na qual a segregação socioespacial presente nas grandes e médias cidades brasileiras pode ser melhor explicada por setores de círculos, onde as classes com melhores condições socioeconômicas tendem a se (auto)segregar em uma mesma região do espaço urbano. Sendo, portanto, o que observamos na área conurbada catarinense ao verificarmos essa correspondência entre o “eixo privilegiado” e o eixo configuracional de alta *Escolha Global*.

A localização de camadas da população com melhores condições socioeconômicas ao longo desse eixo evidencia, portanto, uma tendência dessa pequena parcela da população residir próxima a *vias de passagem* (vias com altos valores de *Escolha Global*), capazes de permitir o acesso direto e facilitado ao centro urbano – nesse caso, ao centro da capital. Cabe, entretanto, ressaltar que – como veremos adiante, quando ampliarmos nossa lente de análise – os setores pertencentes a essa parcela da população não estão diretamente conectados a essas vias de alta *Escolha Global* em trechos onde as mesmas apresentam características claras de rodovias, como na SC-401, ao contrário do que acontece, por exemplo, na Av. Beira-Mar Norte, onde, justamente, estão localizadas as residências da classe dominante com acesso direto a essa via.

Notamos, ainda, a diferenciação das rodovias Expressa Sul e SC-405, em direção ao sul da Ilha, com valores intermediários de *Escolha Global*. Embora sejam valores menores que as vias em direção ao norte da Ilha, merecem alguma atenção, especialmente, por terem sido alvo de investimentos viários nas últimas décadas, como a própria execução da Via Expressa, e do aterro que permitiu sua construção (década de 1990), a criação da terceira faixa na *Geral do Rio Tavares* (trecho da SC-405/década de 2000) e o Elevado do Rio Tavares (em construção) – obras que contribuíram para a valorização imobiliária do sul da Ilha, a exemplo de loteamentos no Rio Tavares, no Campeche, no Morro das Pedras, no Ribeirão da Ilha e nos Açores. Importante ressaltar que essa valorização é recente, não sendo captado pelo Censo 2010, diferente do processo histórico que levou à concentração das elites ao longo do “eixo privilegiado”.

No caso da medida de *Escolha Global*, cabe ressaltar que uma medida puramente configuracional, sem qualquer informação adicional, conseguiu captar esse aspecto do contexto socioespacial – um “eixo” *produzido* pelas elites capaz de atender suas necessidades de deslocamento. Evidencia, também, o poder dos investimentos em

produzir localizações, isto é, *produzir* vantagens relativas atreladas ao espaço urbano, tornando algumas localizações mais próximas, outras mais distantes, outras “no caminho”, etc. Evidente que uma análise puramente configuracional carece de informações sociais, políticas, econômicas, culturais, etc., que contribuem tanto, ou mais, para o entendimento do processo de produção social do espaço urbano, entretanto, demonstra o potencial da Sintaxe Espacial nos estudos socioespaciais.

Considerando as duas medidas configuracionais – *Integração e Escolha Globais* – e o *Índice Socioeconômico*, observamos a tendência dos estratos socioeconômicos mais altos da população de se localizarem em setores com fácil acesso (em termos de proximidade) ao centro funcional do espaço urbano conurbado e, ainda, com disponibilidade de infraestrutura, principalmente viária. Características que continuam fortalecendo o “eixo privilegiado das elites” e promovendo a (re)produção das desigualdades socioeconômicas, e, conseqüentemente, seu reflexo no espaço urbano através da segregação espacial.

Analisando o contexto socioespacial a partir das medidas sintáticas de *Integração e Escolha Globais*, e da distribuição das classes socioeconômicas da população na área conurbada, conseguimos compreender alguns aspectos dessa relação dialética espaço/sociedade no processo segregativo desse espaço urbano. Assim, condições e decisões econômicas, sociais, políticas, culturais, etc., levaram ao direcionamento das residências da classe dominante ao longo do “eixo privilegiado” e, em contrapartida, investimentos concentrados e constantes nessa mesma região ao longo de todo o processo histórico de produção do espaço urbano conurbado acarretaram – e continuarão a acarretar – na (re)produção das desigualdades socioeconômicas da ACF, contribuindo para a dominação de classe através do espaço urbano, ao mesmo tempo que setores dos estratos socioeconômicos inferiores permanecem, mesmo que próximos euclidianamente, desarticulados do tecido urbano.

7.3.2. Contexto LOCAL

Ao ampliarmos nossa lente de análise, a partir da medida sintática de *Integração Local* (Mapa 26), percebemos novas relações entre aspectos socioeconômicos (Mapa 16) e aspectos configuracionais na área

conurbada – relações de vizinhança e adjacência entre alguns setores, e suas condições socioeconômicas.

A medida de *Integração Local* (Mapa 26) nos permite identificar centralidades que estruturam alguns bairros dos municípios conurbados. Na Ilha – com exceção da península central –, essas centralidades apresentam baixos valores de *Integração Local*, correspondendo a centros de bairros que se caracterizam por abrigarem comércios e serviços locais. Nas penínsulas centrais, da Ilha e do continente, em contrapartida, observamos centralidades bem marcadas, principalmente, no centro de Florianópolis e nos bairros de Campinas e Kobrasol, em São José.

Assim, localizações que apresentam altos valores de *Integração Local* tendem a desenvolver melhores condições de estruturar centralidades, produzindo movimento interno e sinergia entre as atividades existentes. É possível, ainda, considerarmos que são localizações que possuem uma relação mais integrada com o tecido circundante – considerando que se trata de R1200, o equivalente a quinze minutos de caminhada, aproximadamente –, sendo capazes de aproveitar melhor os equipamentos e demais benefícios que ali estiverem, assim como estabelecer mais contato com as pessoas de localidades próximas.

Importante atentarmos ao fato de que altos valores de *Integração Global* isolados tendem a configurar vias de passagem, com concentração de estabelecimentos de uso bastante específicos, dependendo, ainda, do transporte individual, uma vez que torna a circulação do transporte público pouco eficiente. Por outro lado, altos valores de *Integração Local* isolados tendem a incentivar a ocorrência de estabelecimentos de usos mais locais, fomentando atividades cotidianas, como padarias, farmácias, lavanderias, etc. Quando verificada a ocorrência de altos valores de *Integração Global* e *Local*, simultaneamente, em uma localidade, portanto, verificamos uma estrutura comercial e de serviços mais fortalecida, promovendo a apropriação cotidiana e diversificada, local e regional. Essa combinação é o que vemos, por exemplo, nas penínsulas centrais da Ilha e do continente, onde presenciamos uma forte vitalidade urbana, principalmente, no centro de Florianópolis, na Ilha, e nos bairros de Campinas e Kobrasol, no continente, atraindo a população dos quatro municípios diariamente (Figuras 45, 46 e 47).

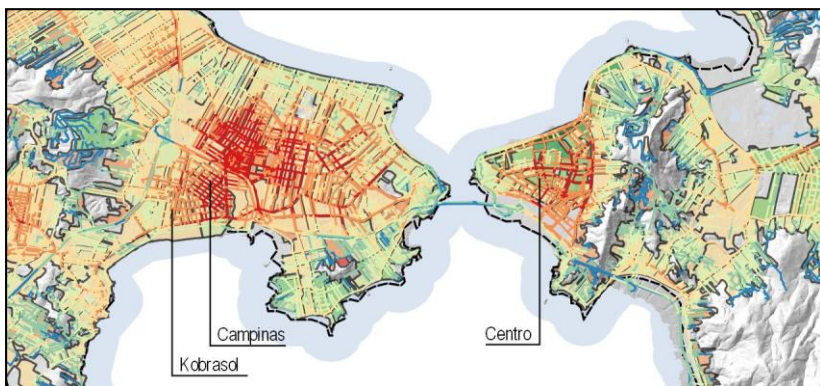


Figura 45. Recorte das penínsulas centrais. Índice Socioeconômico e Integração Global.



Figura 46. Centralidade de bairro em Kobrasol, em São José. Fonte: GoogleEarth; Google StreetView.

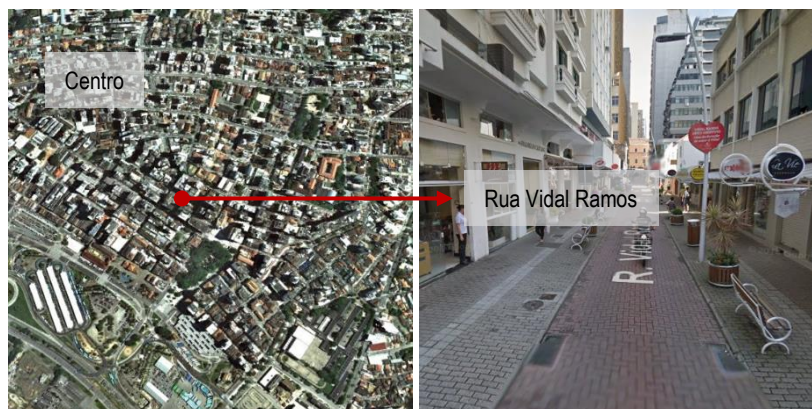


Figura 47. Centralidade de bairro no Centro, em Florianópolis, na Ilha. Fonte: GoogleEarth; Google StreetView.

Notamos, a partir das fotografias – e, da vivência desse espaço urbano –, que os comércios e serviços presentes nessas centralidades de bairro – altos valores de *Integração Local* – atendem à população local e, portanto, destinam-se a sua classe socioeconômica. É o que vemos acontecer, por exemplo, em Jurerê Internacional com seus restaurantes, bares e festas badalados destinados às classes socioeconômicas mais privilegiadas; ao longo da *Via Gastronômica de Coqueiros*, em Florianópolis continental, com seus restaurantes e comércios destinados às classes socioeconômicas média/alta; ou, ainda, na Pedra Branca, em Palhoça, que se diz “cidade criativa” e “cidade para pessoas”.

O tecido urbano segregado, como vimos – característica marcante da área conurbada, principalmente, da porção insular –, estruturado por vias com altos valores de *Escolha Global*, favorece o “isolamento” dessas centralidades, destinando-se quase exclusivamente para a classe socioeconômica em que estão inseridas, influenciando a falta de contato com o Outro – efetivando a segregação socioespacial, restringindo a interação entre classes socioeconômicas distintas (NETTO, 2014).

Essa (auto)segregação facilitada pelo tecido urbano descontínuo tem implicações diretas nas relações de vizinhança e adjacência entre setores em condições socioeconômicas extremas, onde padrões configuracionais do espaço urbano apresentam o potencial de promoverem (ou não) fluxos de pessoas ou de veículos, facilitando (ou dificultando) o encontro entre distintas classes socioeconômicas. Exemplo marcante é o que ocorre entre Pedra Branca e Frei Damião, em

Palhoça, onde um muro de alvenaria foi construído separando essas localidades, conformando, não apenas uma barreira socioeconômica, como também uma barreira física entre essas duas realidades urbanas (Figura 48).



Figura 48. Muro construído entre Pedra Branca e Frei Damião, em Palhoça.
Fonte: GoogleEarth.

Ao atentarmos as medidas de *Integração* e de *Escolha Globais* verificamos que as duas localidades – Pedra Branca e Frei Damião – apresentam valores próximos (Mapas 25 e 27). Entretanto, o mesmo não acontece quando analisamos a medida de *Integração Local*, onde Pedra Branca apresenta valores sensivelmente maiores, com destaque para a Av. Pedra Branca, que atravessa o bairro (Figura 49).

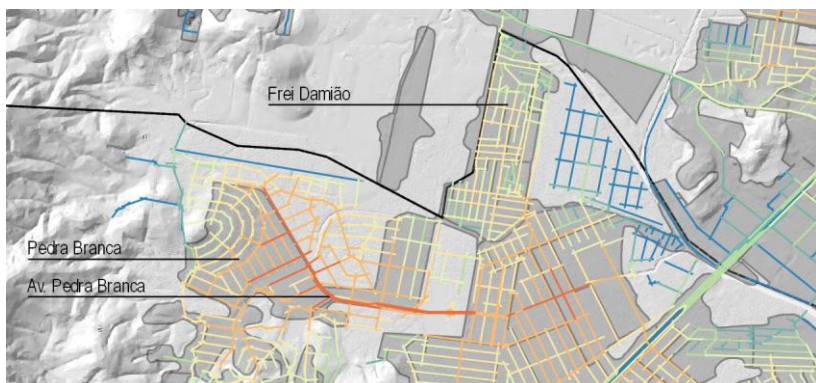


Figura 49. Recorte de Frei Damião e Pedra Branca. Integração Local.

Assim, o que verificamos é uma centralidade em Pedra Branca – que, como vimos, apresenta o potencial de fomentar a ocorrência de estabelecimentos comerciais e de serviços, e o movimento de pessoas (pedestres e veículos), promovendo um possível campo de encontros e interações – que poderia estar atraindo e atendendo a necessidade de comunidades próximas, como Frei Damião. No entanto, o que de fato acontece é a evidente separação entre os dois setores – marcada, ainda, pela barreira física que mencionamos –, que estão a menos de 50 metros de distância e não possuem nenhuma conexão direta, sendo necessário passar pelo bairro Jardim das Palmeiras.

O cenário que se desenha é um bairro de médio/alto padrão socioeconômico que está construindo uma centralidade²⁸ com o potencial de promover um campo de encontros, mas que, no entanto, dá as costas ao seu diferente, ainda que a uma distância consideravelmente pequena. Os moradores da comunidade Frei Damião têm a Pedra Branca como destino enquanto trabalhadores dos estabelecimentos comerciais e de serviços voltados para a população de alta renda, ou, ainda, trabalhadores das residências de alto padrão.

Essa mesma contradição entre a distância euclidiana e a distância configuracional pode ser vista em diversos outros trechos do espaço urbano conurbado, onde classes socioeconômicas distintas estão localizadas próximas euclidianamente, mas contam com um tecido descontínuo e conexões precárias. Assim, outro exemplo marcante, principalmente pela localização em relação ao espaço urbano de toda a ACF, é o caso da relação entre a Beira-Mar Norte e o Morro da Cruz, no centro da capital catarinense (Figura 50).

²⁸ Aqui cabe ressaltar que Pedra Branca é um empreendimento relativamente recente, sendo a implantação da primeira etapa, iniciada em 1999 com um loteamento residencial.



Figura 50. Península central da Ilha. Fonte: GoogleEarth.

Nesse caso, verificamos o acesso facilitado ao centro e às pontes para os estratos socioeconômicos mais altos que têm suas residências localizadas na Beira-Mar Norte. Em contrapartida, verificamos a precariedade do acesso à população do Morro da Cruz – mesmo considerando as dificuldades impostas à ocupação pelo contexto geográfico, o que, na verdade, é um dos resultados do processo segregatório que, como vimos, direciona as camadas dos estratos socioeconômicos inferiores para essas regiões de difícil ocupação.

Outra questão que cabe mencionarmos quanto a essas localizações são os estabelecimentos de comércio e de serviços localizados na península central da Ilha e que, de acordo com sua localização – maior proximidade de um ou de outro estrato socioeconômico – atende a determinado nível socioeconômico. Assim, verificamos a ocorrência de comércios populares próximos ao Morro da Cruz e ao Terminal Central (TICEN), a leste e ao sul da península respectivamente – a exemplo do camelódromo e da Rua Conselheiro Mafra. Em contrapartida, mais próximo ao norte da península – Beira-Mar Norte, Agrônoma – verificamos comércios e serviços destinados a estratos socioeconômicos mais altos da população – Rua Bocaiúva.

Esse fenômeno no centro da capital catarinense fica ainda mais evidente quando relembramos o processo histórico de produção desse espaço urbano, quando ainda nas primeiras décadas do século XIX a população de maior renda optou pela porção a oeste da Praça XV,

direcionando a localização de estabelecimentos comerciais e de serviços de alto padrão nessa mesma direção, atendendo suas necessidades.

Quanto à medida sintática de Integração Global (Mapa 25), verificamos que tanto a Beira-Mar Norte quanto o Morro da Cruz – principalmente as comunidades voltadas para a península central – possuem valores médio/alto próximos. Quanto à Integração Local (Mapa 26), verificamos que as vias mais integradas se concentram no centro da península – com destaque para as Av. Mauro Ramos e Av. Pref. Osmar Cunha. Em contrapartida, notamos vias com valores inferiores nas comunidades do Morro da Cruz voltadas para a Trindade, e quanto mais próximas ao topo do Morro – evidenciando a dificuldade de ocupação e de implantação de infraestrutura viária nesses locais (Figura 51). Quanto à Escolha Global (Mapa 27), verificamos um cenário bem distinto, onde o norte da península central da Ilha é contornado pelo eixo configuracional de alta escolha que já mencionamos anteriormente.



Figura 51. Recorte da península central da Ilha. Índice Socioeconômico e Integração Local.

Ainda em relação a essa contradição de distâncias, notamos o papel que as diversas rodovias exercem na ruptura tanto do tecido urbano conurbado quanto de possíveis interações entre classes socioeconômicas distintas, o que pode ser evidenciado pela relação entre Coqueiros e Morro da Caixa, na BR-282, no continente (Figuras 52 e 53), e entre Saco Grande e João Paulo e Cacupé, na SC-401, na Ilha (Figuras 54 e 55).

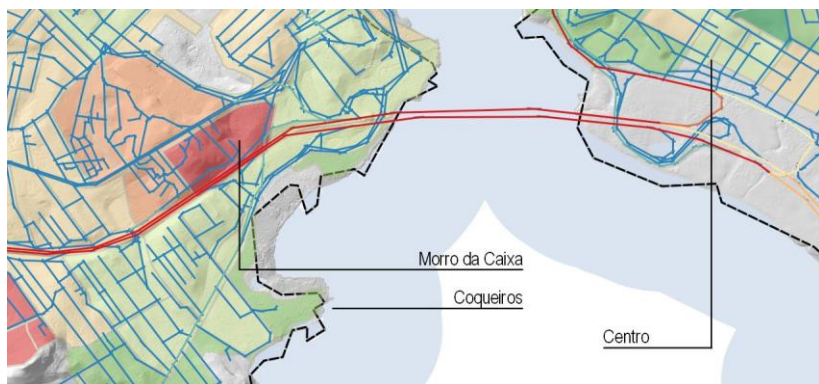


Figura 52. Relação entre o Morro da Caixa e Coqueiros, em Florianópolis, no continente. Índice Socioeconômico e Escolha Global.



Figura 53. Relação entre o Morro da Caixa e Coqueiros, em Florianópolis, no continente. Fonte: GoogleEarth.

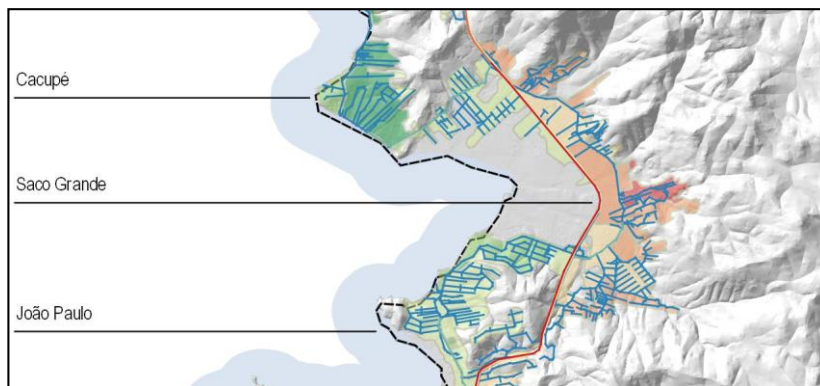


Figura 54. Relação entre João Paulo e Saco Grande, em Florianópolis, na Ilha. Índice Socioeconômico e Escolha Global.



Figura 55. Relação entre João Paulo e Saco Grande, em Florianópolis, na Ilha. Em evidência a ruptura do tecido pela SC-401. Fonte: GoogleEarth.

Outra relação que percebemos entre a localização de diferentes classes socioeconômicas e as rodovias é a proximidade de residências da população de maiores índices socioeconômicos a vias com altos valores de *Escolha Global* – como já havíamos pincelado. Nos chama atenção, entretanto, quando ampliamos a lente de análise, que essa proximidade não significa conexão direta a essas vias, mas uma tendência a (auto)segregação dessa população, permitindo seu “isolamento” e garantindo o fácil acesso ao centro funcional do espaço conurbado. Em contrapartida, observamos a localização de setores com menores índices socioeconômicos ao longo dessas rodovias. Relembrando que essa

relação está presente apenas quando essas vias apresentam características de vias expressas, caso da SC-401, mas diferente do que observamos na Av. Beira-Mar Norte (Figura 56).



Figura 56. Beira-Mar Norte, local de residência das elites da ACF. Fonte: disponível em: <<http://goo.gl/irgPeQ>>. Acesso em: 03/06/2016.

A localização de camadas da população com menores índices socioeconômicos ao longo de rodovias também pode ser evidenciada ao longo da *Geral do Rio Tavares* (trecho da SC-405) – rodovia de acesso ao sul da Ilha (Figura 57), região que como vimos tem concentrado investimentos viários nos últimos anos, repercutindo na valorização imobiliária de diversos setores localizados no leste e sul da Ilha.



Figura 57. Geral do Rio Tavares, trecho da SC-405. Fonte: disponível em: <<http://goo.gl/zYPEZY>>. Acesso em: 03/06/2016.

Nessa escala de análise, percebemos, também, mais claramente os dois tipos de parcelamentos: o *simples* e o *ordenado*. O primeiro fica evidente ainda na escala global, configurando ocupações lineares que se conectam a vias de alta *Escolha Global*, que articulam o espaço urbano, principalmente, na Ilha (Figura 58). Esse tipo de traçado, quando atentamos ao *Índice Socioeconômico* (Mapa 16), é marcado pela presença de camadas da população em piores condições socioeconômicas. São, ainda, localidades marcadas pela precariedade de infraestrutura – servidões estreitas, pavimentação com baixa qualidade, inexistência de calçamento, etc.



Figura 58. Parcelamentos simples. Esquerda: Ribeirão da Ilha. Direita: Trindade. Fonte: GoogleEarth.

A segunda categoria proposta por Reis (2012), o *parcelamento ordenado*, apresenta características marcadamente opostas. Representando o interesse turístico e/ou das elites, são loteamentos que estão presentes no espaço urbano da Ilha e do continente (Figura 59). Canasvieiras, Praia Brava, Jurerê Internacional e Daniela são alguns exemplos mais antigos localizados no norte da Ilha. Exemplos mais recentes podem ser ilustrados pelos condomínios na Lagoa da Conceição, pelo Novo Campeche, pelo loteamento nos Açores, Parque São Jorge e Jardim Anchieta próximos à universidade, Bosque das Mansões (condomínio fechado) em São José, e Pedra Branca em Palhoça. O que todos têm em comum é o direcionamento para os estratos socioeconômicos mais elevados da população, e a falta de conexão com o entorno. Ao contrário do parcelamento simples, contam com infraestrutura de qualidade – boa pavimentação, calçamento, padrão arquitetônico superior.



Figura 61. Empreendimento do PMCMV Vale Verde, em Palhoça. Fonte: arquivo pessoal.

Percebemos nesse breve recorte analítico a relação dialética espaço/sociedade, onde a localização dos altos estratos socioeconômicos, de um lado, e a contínua distribuição desigual dos investimentos urbanos, de outro, conformam o processo de (re)produção do espaço urbano. O movimento acontece em sintonia com condições e decisões políticas, sociais e econômicas. A disputa de classes é materializada no espaço urbano de maneira inequívoca. Assim, retomando Milton Santos (2012), nos deparamos com diversas cidades dentro de uma só.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando nosso *Objetivo Geral* que consistiu em *compreender a relação entre a desigualdade socioeconômica e a localização das diversas camadas socioeconômicas da população na Área Conurbada de Florianópolis (ACF), investigando a distribuição dessas camadas e a configuração desse espaço urbano*, caracterizamos a realidade socioeconômica da ACF, a partir da construção do *Índice Socioeconômico*, e a configuração urbana da ACF, utilizando a *Teoria da Sintaxe Espacial* e suas principais medidas – *Integração e Escolha*. Examinamos, assim, a localização dos setores em condições socioeconômicas extremas e as relações de vizinhança e adjacência entre os mesmos, isto é, relações configuracionais com potencial de promoverem fluxos de pessoas e de veículos, facilitando, ou dificultando, o encontro entre distintas classes socioeconômicas.

A partir dos objetivos dessa pesquisa, alguns resultados merecem ser destacados nesse momento final.

Primeiramente, importantes considerações merecem ser feitas em relação a caracterização socioeconômica da ACF, em especial à construção do *Índice Socioeconômico*. A conclusão desta pesquisa ratificou o que havíamos pincelado no início do processo de construção do *Índice*: o indicador referente ao rendimento da população é, de fato, o mais importante em sua elaboração, uma vez que, como havíamos levantado, em um *modo de produção* caracterizado pela compra da *mão-de-obra* através de *salários*, nenhuma medida pode ser mais indicativa dos estados de desigualdade socioeconômica que aquelas ligadas aos vencimentos recebidos pela população.

Nessa mesma direção, verificamos que alguns indicadores utilizados na composição do *Índice* podem ser considerados insuficientes para indicar determinado fenômeno social, como a desigualdade social. Seria o caso de indicadores referentes, principalmente, à infraestrutura – caso do fornecimento de energia elétrica, e do abastecimento de água e esgoto –, resultado da abrangência de atendimento dessas infraestruturas urbanas em muitas cidades brasileiras. Nesse momento, não podemos deixar de esclarecer que isso se deu pela escolha da Pesquisa Universo do Censo Demográfico do IBGE de 2010 como fonte de dados, que não contemplou informações qualitativas desses tipos de infraestrutura. A mesma consideração vale para a *Dimensão Educação* considerada nesta pesquisa.

Ainda quanto a caracterização socioeconômica da população da ACF, a partir de amplo levantamento e da compilação de um extenso material – principalmente, com a elaboração dos mapas temáticos –, a possibilidade de diversas pesquisas futuras se descortina a nossa frente, permitindo a continuação e o aprofundamento em diversas frentes no estudo da desigualdade socioeconômica e da localização das diversas camadas socioeconômicas da população da ACF.

Quanto ao *Objetivo Geral*, propriamente dito, verificamos que a abordagem clássica de círculos concêntricos não é satisfatória para explicar a localização das diferentes camadas socioeconômicas da população na ACF. Como vimos, o estudo do espaço urbano a partir da abordagem clássica de círculos concêntricos – herança da Escola Chicago – se mostra insuficiente para explicar os diversos processos urbanos. Em contrapartida, adotamos a perspectiva de produção do espaço urbano (LEFEBVRE, HARVEY, GOTTDIENER, SANTOS, VILLAÇA), que – através de uma compreensão dialética da relação espaço/sociedade – passa a compreender o espaço como uma produção social, imerso na lógica capitalista de dominação e conflito de classes.

Assim, embora ocorra, de fato, a presença de setores em piores condições socioeconômicas nas periferias dos quatro municípios conurbados – Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu –, constatamos que a abordagem defendida por Villaça (2001), onde as elites tendem a se concentrar em uma direção do espaço urbano, e

verificada a partir do “eixo privilegiado das elites” na ACF, permanece verdadeira no nosso objeto de pesquisa. Aqui, cabe ressaltar que esse eixo representa mais um direcionamento – onde os estratos socioeconômicos mais altos da população tendem a se aproximar, facilitando, portanto, a concentração de investimentos e a dominação socioeconômica e política através do espaço urbano – que um eixo configuracional “exato”.

Partindo da perspectiva de (re)produção do espaço urbano através da disputa por localizações, compreendemos a necessidade de estudarmos a configuração espacial, através da *Teoria da Sintaxe Espacial*. Essa investigação nos permitiu uma descrição mais refinada do espaço urbano, evidenciando um sistema de permeabilidades e barreiras – proximidades e distâncias – e, ainda, um campo de possibilidade de encontros entre as diferentes camadas socioeconômicas da população.

Verificamos que os estratos socioeconômicos mais altos da sociedade buscam localizações com acesso direto e facilitado ao centro urbano, o que foi verificado pela proximidade ao *Núcleo de Integração* e ao eixo configuracional de alta *Escolha Global* – medida sintática que, sem qualquer informação adicional, conseguiu captar um eixo produzido pelas elites capaz de atender suas necessidades de deslocamentos, evidenciando o poder dos investimentos em produzir localizações.

Assim, a partir da confrontação entre as medidas configuracionais e a distribuição das camadas socioeconômicas no espaço urbano conurbado, percebemos alguns aspectos da relação dialética espaço/sociedade. Verificamos que, se por um lado, condições e decisões econômicas, sociais, políticas, culturais, etc., levaram ao direcionamento das residências da classe dominante ao longo do “eixo privilegiado”, por outro, investimentos concentrados e constantes nessa mesma região ao longo de todo o processo histórico de produção do espaço urbano conurbado acarretaram – e continuarão a acarretar – na (re)produção das desigualdades socioeconômicas da ACF, contribuindo para a dominação de classe através do espaço urbano, ao mesmo tempo que setores dos estratos socioeconômicos inferiores permanecem, mesmo que próximos euclidianamente, desarticulados do tecido urbano.

Nos chamou a atenção, ainda, a relação entre a localização das diferentes camadas socioeconômicas e os eixos de passagem – alta

Escolha Global. Identificamos que a proximidade dos estratos socioeconômicos superiores não significa, necessariamente, uma conexão direta a essas vias, mas uma tendência de (auto)segregação, promovendo seu “isolamento” ao mesmo tempo em que garante o acesso facilitado ao centro da capital. Em contrapartida, verificamos os estratos socioeconômicos inferiores localizados ao longo dessas vias, quando as mesmas apresentam características de vias expressas, como acontece na SC-401 ou na SC-405, ao longo da Geral do Rio Tavares, ao contrário do que ocorre na Beira-Mar Norte, local de residências das elites da ACF.

Consequência desse cenário de desigualdade socioeconômica e de segregação espacial é a falta de contato com o Outro, onde a proximidade entre pessoas do mesmo estrato socioeconômico torna menos provável o encontro das diferenças. Assim, corremos o grave risco de vivenciar o empobrecimento do convívio e da vivência urbana, como já havia nos alertado Lefebvre (2001):

[...] a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na Cidade” (LEFEBVRE, 2011, p.22).

Concluimos, portanto, que nem mesmo “*a melhor cidade do país para criar os filhos*” foge à lógica capitalista de (re)produção das desigualdades socioeconômicas e, conseqüentemente, da sua manifestação no espaço urbano: a segregação socioespacial. Fenômenos esses que se fizeram presentes desde cedo em nossa história, e que continuam a protagonizar em nosso cenário urbano – sem prazo de validade.

REFERÊNCIAS

BARROS, Ana Paula B. G. **Diz-me como andas que te direi onde estás: inserção do aspecto relacional na análise da mobilidade urbana para o pedestre**. Tese de Doutorado. Brasília: ANC/FT/UnB, 2014.

BAFNA. Sonit. Space Syntax: A Brief Introduction to Its Logic and Analytical Techniques. **Environment and Behavior**, v.35, n.1, p.17-29, 2003.

BONDUKI, Nabil. Do Projeto Moradia ao programa Minha Casa Minha Vida. In: **Teoria e Debate 82**. maio/junho 2009.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean Claude. **A Reprodução: elementos para uma teoria do sistema de ensino**. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

BRASIL. **Decreto Nº 1.904**, de 13 de maio de 1996.

BRASIL. **Decreto Nº 4.229**, de 13 de maio de 2002.

BRASIL. **Decreto Nº 7.037**, de 21 de dezembro de 2009.

BRASIL. **Política Nacional de Promoção da Igualdade Racial**. Secretaria Especial de Políticas de Promoção da Igualdade Racial. 2009.

BURGESS, Ernest. Residential Segregation in American Cities. In: **Annals of the American Academy of Political and Social Science**, vol. 140, The American Negro (nov., 1928), pp. 105-115. Sage Publications, Inc. in association with the American Academy of Political and Social Science. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1016838>.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.); SOUZA, Marcelo L (Org.); SPOSITO, M. Encarnação Beltrão (Org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011. 234p.

CARLOS, Ana Fani. Da “Organização” à “Produção” do Espaço no Movimento do Pensamento Geográfico. IN: Carlos, Ana Fani; Souza, Marcelo; Sposito, Maria Encarnação (org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2011.

CEBRAP. **Mapa de Vulnerabilidade Social da População da Cidade de São Paulo**. São Paulo, 2004.

CEDEC. Para se Ler o Mapa da Inclusão/ Exclusão Social da Cidade de São Paulo. In: **Informações**, N° 25, 1996.

CHAUÍ, Marilena. **O que é Ideologia?** – Ed. Brasiliense, São Paulo, 1994.

CHIARADIA, Alain; HILLIER, Bill; BARNES, Yolandes; SCHWANDER, Christian. Residential Property Value Patterns in London. In: **Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium**. Stockholm: KTH, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 2. ed. São Paulo: Editora Ática. 1993.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão. IN: Carlos, Ana Fani; Souza, Marcelo; Sposito, Maria Encarnação (org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2011.

CYBIS, Helena; TURKIENICZ, Benamy; SCLOVSKY, L.; LINDAU, L. A. A Análise comparativa entre modelos configuracionais e de alocação de tráfego. In: **X Congresso da Associação Nacional de Pesquisas e Ensino em Transporte**, 1996. Brasília, 1996.

DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. **O Processo de Urbanização no Brasil**. – 2.ed. atualizada. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

DESYLLAS, Jake. Berlin in Transition. In: **Proceedings of the 1th International Space Syntax Symposium**. Londres, 1997.

FORD, Larry. A New and Important Model of Latin American City Structure. In: **Geographical Review**, vol.86, n.3, Latin American Geography, p.437-440, 1996.

FORD, Larry. Latin American City Models Revisited. In: **Geographical Review**, vol.89, n.1, Latin American Geography, p.129-131, 1999.

FREITAS, Wagner C. de P. **Espaço urbano e criminalidade: lições da Escola de Chicago**. São Paulo: IBCCRIM, 2002

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**. 1. ed. São Paulo: Global Editora, 2014.

GENOVEZ, Patrícia C. **Território e desigualdade: análise espacial intraurbana no estudo da dinâmica de exclusão/ inclusão social no espaço urbano em São José dos Campos**. – São José dos Campos: INPE, 2002.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2. Ed. São Paulo. Edusp, 1997.

HANSON, Julianne; HILLIER, Bill. The Architecture of Community: Some New Proposals on the Social Consequences of Architectural and Planning Decisions. IN: **Arch. & Comport/Arch. Behav.**, Vol. 3, n. 3, p.251-273. 1987.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. Tradução de Antônio Corrêa da Silva. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.

HILLIER, Bill; BURDETT, Richard; PEPONIS, John; PENN, Alan. Creating Life: or, does architecture determine anything? In: **Arch. & Comport. / Arch. Behav.**, Vol.3, n.3, p.233-250, 1987.1987.

HILLIER, Bill. The architecture of the urban object. **Ekistics**: the problems and science of human settlements. Atenas: The Athens Centre for Akistics, v.56, n.334/335, p.5-21, 1989.

HILLIER, Bill. Between social physics and phenomenology: explorations towards an urban synthesis. **Proceedings of the 5th International Space Syntax Symposium**. Delft, 2005.

HILLIER, Bill. Spatial Sustainability in Cities: organic patterns and sustainable forms. **Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium**. Stockholm, 2009.

HILLIER, Bill; Hanson, Julianne. **The Social Logic of Space**. Londres: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, Bill; PENN, Alan; GRAJEWSKI, T. Xu, J. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B**, Londres: Pion Publication, v.20, n.1, p.29-66, 1993.

HILLIER, Bill; YANG, Tao; TURNER, Alasdair. Normalising least angle choice in Dothmap and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of the city space. In: **Journal of Space Syntax**, vol.3, p.155-193, 2012.

HOLANDA, Frederico de. A Determinação Negativa do Movimento Moderno. In: **Arquitetura & Urbanidade**. – 2. ed. Brasília, FRBH, 2011.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: EdUnB, 2002.

HOLANDA, Frederico de. **Os 10 Mandamentos da Arquitetura**. Brasília: FRBH, 2013.

IBGE. **Censo demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, 2010.

IPEA. **A Década Inclusiva (2001-2011): Desigualdade, Pobreza e Políticas de Renda**. Comunicados do IPEA, n.155, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA, 2012.

JANNUZZI, Paulo de M. **Indicadores Sociais no Brasil**. – 5.ed. Campinas, SP: Editora Alínea, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**; Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Marcia. Desigualdades raciais e políticas públicas: as ações afirmativas do governo Lula. In: **Novos Estudos**, CEBRAP, v. 87, p.77-95, 2010.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 2. ed. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. Tese de Doutorado. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2006.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras**. – Brasília: EdUnB, 2013.

NAHAS, Maria Inês P.; GONÇALVES, Éber; Souza, Renata G. V. de; VIEIRA, Carina M. Sistemas de Indicadores Municipais no Brasil: experiências e metodologias. In: **XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, ABEP. Caxambu, MG, 2006.

NETTO, Vinicius M. O que a Sintaxe Espacial não é? IN: **Arquitextos**. 161.04 teoria ano 14, out. 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/07FuII>>. Acesso em: 27/04/2016.

NETTO, Vinicius M. **Cidade & sociedade: as tramas da prática e seus espaços**. Porto Alegre: Sulina, 2014.

PENN, Alan; HILLIER, Bill; Xu, J. Configurational modelling of urban movement network. In: **Environment and Planning B – Planning & Design**, v.25, n.1, p.59-84, 1997.

PEPONIS, John; BAFNA, Sonit; ZHANG, Zongyu. The connectivity of streets: reach and directional distance. In: **Environment and Planning B – Planning & Design**, v.35, p.881-901, 2007.

PEREIRA, Elson M. **Indicadores de urbanidade como aprimoramento para o Programa Minha Casa Minha Vida**. Laboratório Cidade e Sociedade, CFH, UFSC. Florianópolis, 2015.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano dos Municípios**. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Disponível em: www.atlasbrasil.org.br. 2013.

POCHMANN, Marcio; AMORIM, Ricardo. (org.) **Atlas da exclusão social no Brasil**. – 3.ed. – São Paulo: Cortez, 2004.

REIS, Almir F. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações**. – Florianópolis: ed. da UFSC, 2012.

RIBEIRO, Luiz C. de Q.; RIBEIRO, Marcelo G. **IBEU: índice de bem-estar urbano**. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

ROLNIK, Raquel (org). **Ferramentas para avaliação da inserção urbana dos empreendimentos do MCMV**. 2014.

RONCA, José Luiz C. Metropolização e Desenvolvimento no Brasil. In: **Questões de Organização do Espaço Regional**. BRUNA, Gilda C. (org.) – São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1983.

ROSSETO, Adriana M.; FIORI, S.; ORTH, D. M.; JOHNSON, G. A. Indicadores Urbanos: Monitorando o Ambiente Construídos. IN: **IV Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Meio Ambiente e Sociedade (ANPPAS)**, 2008.

SAATY, Thomas. L. Decision making with the analytic hierarchy process. – In: **Int. J. Services Sciences**, Vol. 1, Nº 1, 2008.

SAATY, Thomas. L. How to make a decision: The Analytic Hierarchy Process. – In: **European Journal of Operational Research**, Nº 48, p.9-26 – Holanda, 1990.

SABOYA, Renato. **Centralidade Espacial: uma nova operacionalização do modelo baseada em um Sistema de Informações Geográficas**. Dissertação de Mestrado. PROPUR/UFRGS, 2001.

SABOYA, Renato T.; REIS, Almir F.; BUENO, Ayrton P. Continuidade e descontinuidades urbanas à beira-mar: uma leitura morfológica e configuracional da área conurbada de Florianópolis. IN: **Revista Oculum Ensaios**, 2016. (no prelo).

SANTAGADA, Salvatore. Indicadores Sociais: Uma Primeira Abordagem Social e Histórica. In: **Pensamento Plural**, p. 113-142. Pelotas, 2007.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Desigual: A Especificidade do Fenômeno Urbano em Países Subdesenvolvidos**. – 3. ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. – 3. ed., 1. reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. – 5. ed., 3. reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013a.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana**. – 3. ed., 1. reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013b.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. – 5. ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SCHROEDER, Timóteo. **Características configuracionais da segregação socioespacial em cidades médias brasileiras**. Dissertação de Mestrado. PósARQ/FAU/UFSC. 2015.

SCHVARSBERG, Benny. Quem disse que ia ser fácil. In: **Leituras da cidade** / Ana Clara Torres Ribeiro, Lilian Fessler Vaz, Maria Lais Pereira da Silva (org). – Rio de Janeiro: Letra Capital: ANPUR, 2012.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. IN: Carlos, Ana Fani; Souza, Marcelo; Sposito, Maria Encarnação (org.). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1. ed. 2º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização: Núcleos urbanos na história, Revolução Industrial e Urbanização, a cidade moderna: para onde?** 14ª. ed. São Paulo: Contexto, 2014. 80p.

SUGAI, Maria Inês. **As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via Contorno Norte-Ilha.** Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU/USP, 1994.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000).** – Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

TENORIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte.** Tese de Doutorado. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2012.

UNITED NATIONS, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). **World Urbanization Prospects: The 2014 Revision**, (ST/ESA/SER.A/366), 2014.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: Memória Urbana.** 3. Ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: **O Processo de Urbanização no Brasil** / Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (organizadores) – 2. ed. atualizada – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** – São Paulo: Studio Nobel, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil.** – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WEBER, MAX. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo.** São Paulo: Martin Claret, 2012.

ZAHN, Carlos Eduardo. O Processo de Urbanização: características e evolução. In: **Questões de Organização do Espaço Regional.** BRUNA, Gilda C. (org.) – São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1983.

APÊNDICE A | MAPAS

MAPA 01 | ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

MAPA 02 | DIMENSÃO RENDA | REND-01

MAPA 03 | DIMENSÃO RENDA | REND-02

MAPA 04 | DIMENSÃO RENDA

MAPA 05 | DIMENSÃO EDUCAÇÃO

MAPA 06 | DIMENSÃO HABITAÇÃO

MAPA 07 | DIMENSÃO INFRAESTRUTURA | INFRA-01

MAPA 08 | DIMENSÃO INFRAESTRUTURA | INFRA-02

MAPA 09 | DIMENSÃO INFRAESTRUTURA | INFRA-03

MAPA 10 | DIMENSÃO INFRAESTRUTURA

MAPA 11 | DIMENSÃO ENTORNO | ENT-01

MAPA 12 | DIMENSÃO ENTORNO | ENT-02

MAPA 13 | DIMENSÃO ENTORNO | ENT-03

MAPA 14 | DIMENSÃO ENTORNO | ENT-04

MAPA 15 | DIMENSÃO ENTORNO

MAPA 16 | ÍNDICE SOCIOECONÔMICO

MAPA 17 | DENSIDADE HABITACIONAL

MAPA 18 | ENSINO

MAPA 19 | SAÚDE

MAPA 20 | COMÉRCIO

MAPA 21 | INSTITUCIONAL

MAPA 22 | EMPREGOS

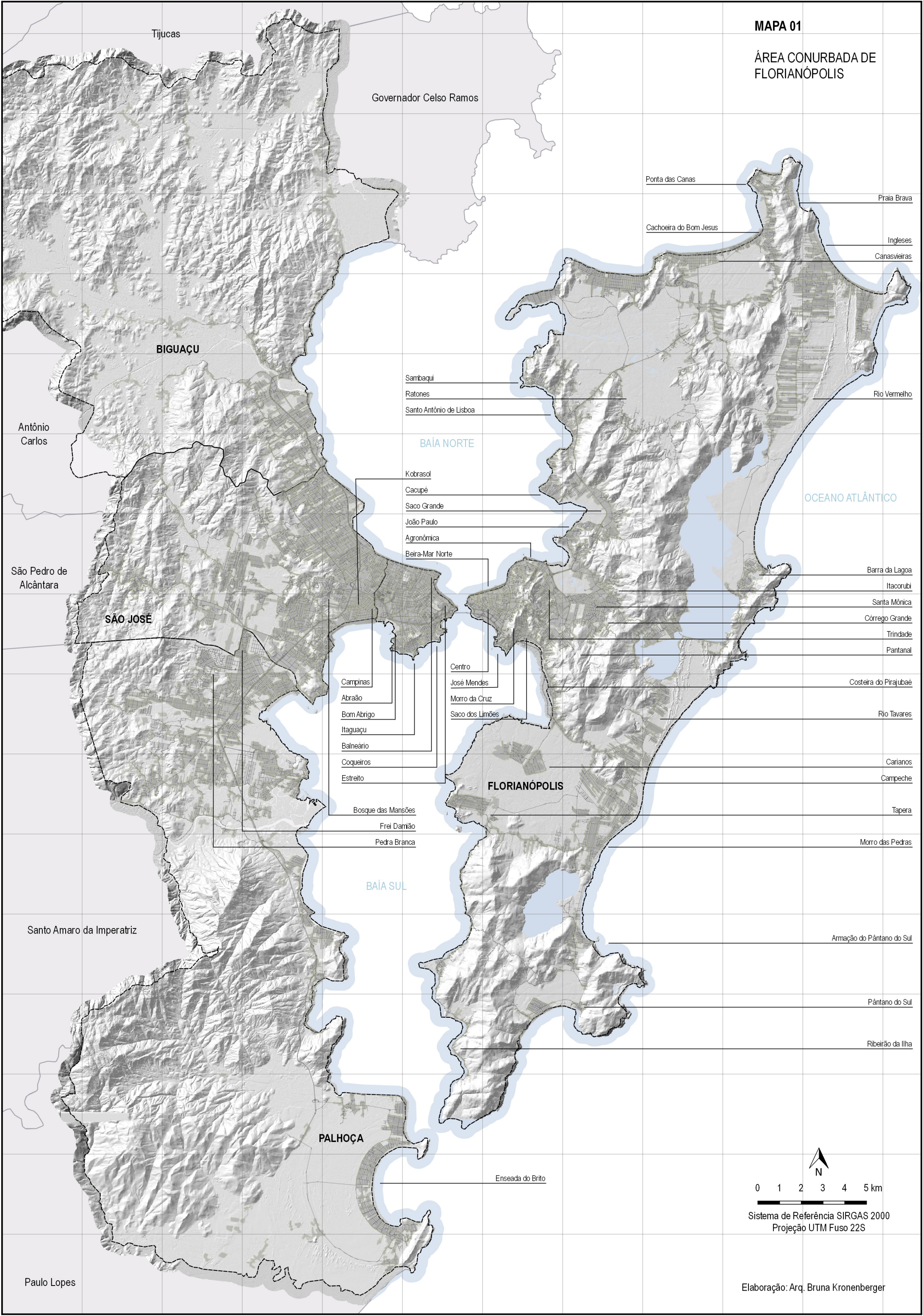
MAPA 23 | COR OU RAÇA

MAPA 24 | PMCMV

MAPA 25 | INTEGRAÇÃO GLOBAL

MAPA 26 | INTEGRAÇÃO LOCAL

MAPA 27 | ESCOLHA GLOBAL



MAPA 01

ÁREA CONURBADA DE
FLORIANÓPOLIS

Tijucas

Governador Celso Ramos

Ponta das Canas

Praia Brava

Cachoeira do Bom Jesus

Ingleses

Canasvieiras

Rio Vermelho

Sambaqui

Ratonas

Santo Antônio de Lisboa

BAÍA NORTE

Kobrasol

Cacupé

Saco Grande

João Paulo

Agronômica

Beira-Mar Norte

OCEANO ATLÂNTICO

Antônio
Carlos

São Pedro de
Alcântara

SÃO JOSÉ

Barra da Lagoa

Itacorubi

Santa Mônica

Córrego Grande

Trindade

Pantanal

Costeira do Pirajubá

Rio Tavares

Carianos

Campeche

Tapera

Morro das Pedras

Santo Amaro da Imperatriz

Armação do Pântano do Sul

Pântano do Sul

Ribeirão da Ilha

PALHOÇA

Enseada do Brito

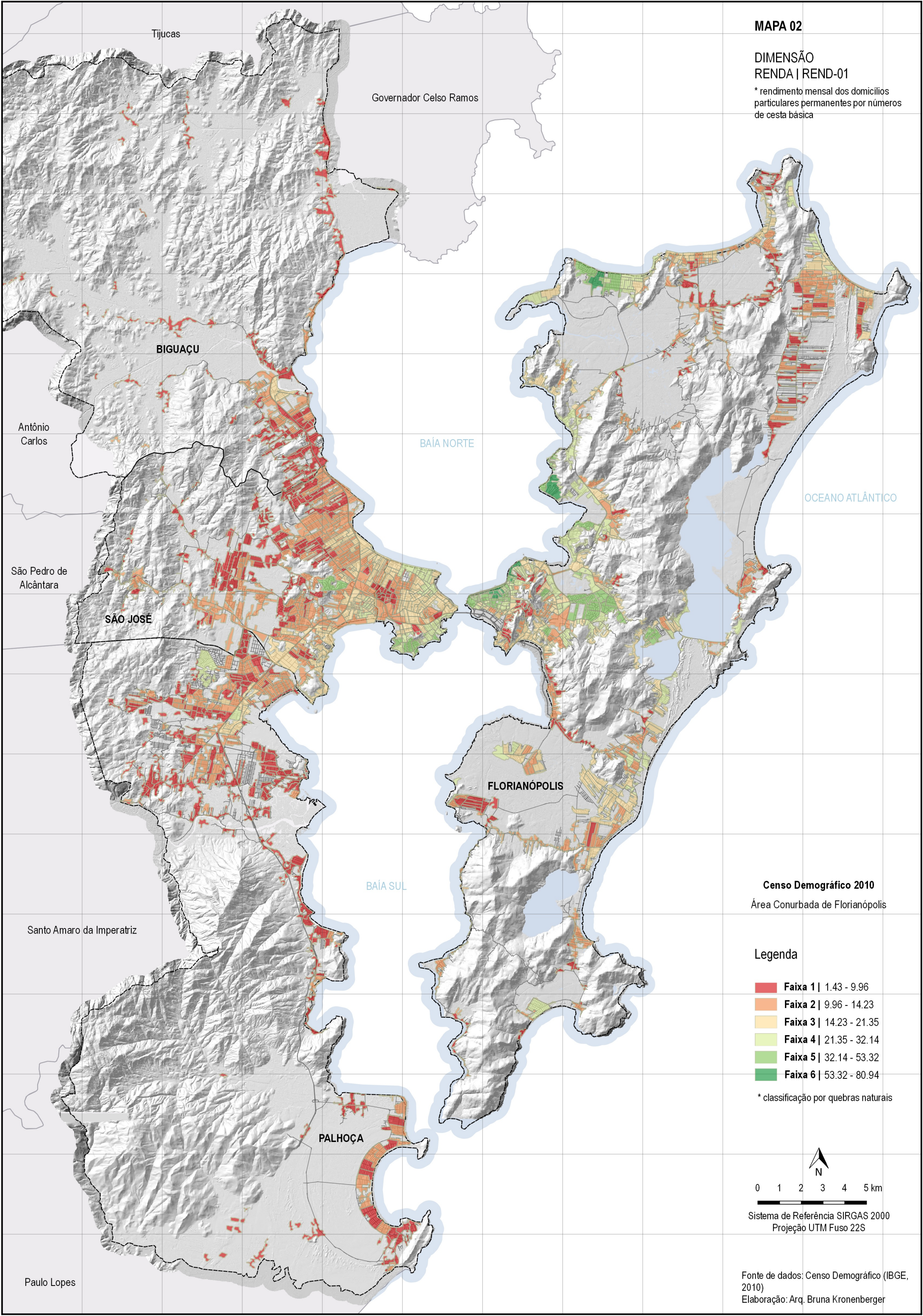
Paulo Lopes



0 1 2 3 4 5 km

Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger



MAPA 02

DIMENSÃO
RENDA | REND-01

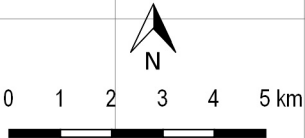
* rendimento mensal dos domicílios
particulares permanentes por números
de cesta básica

Censo Demográfico 2010
Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

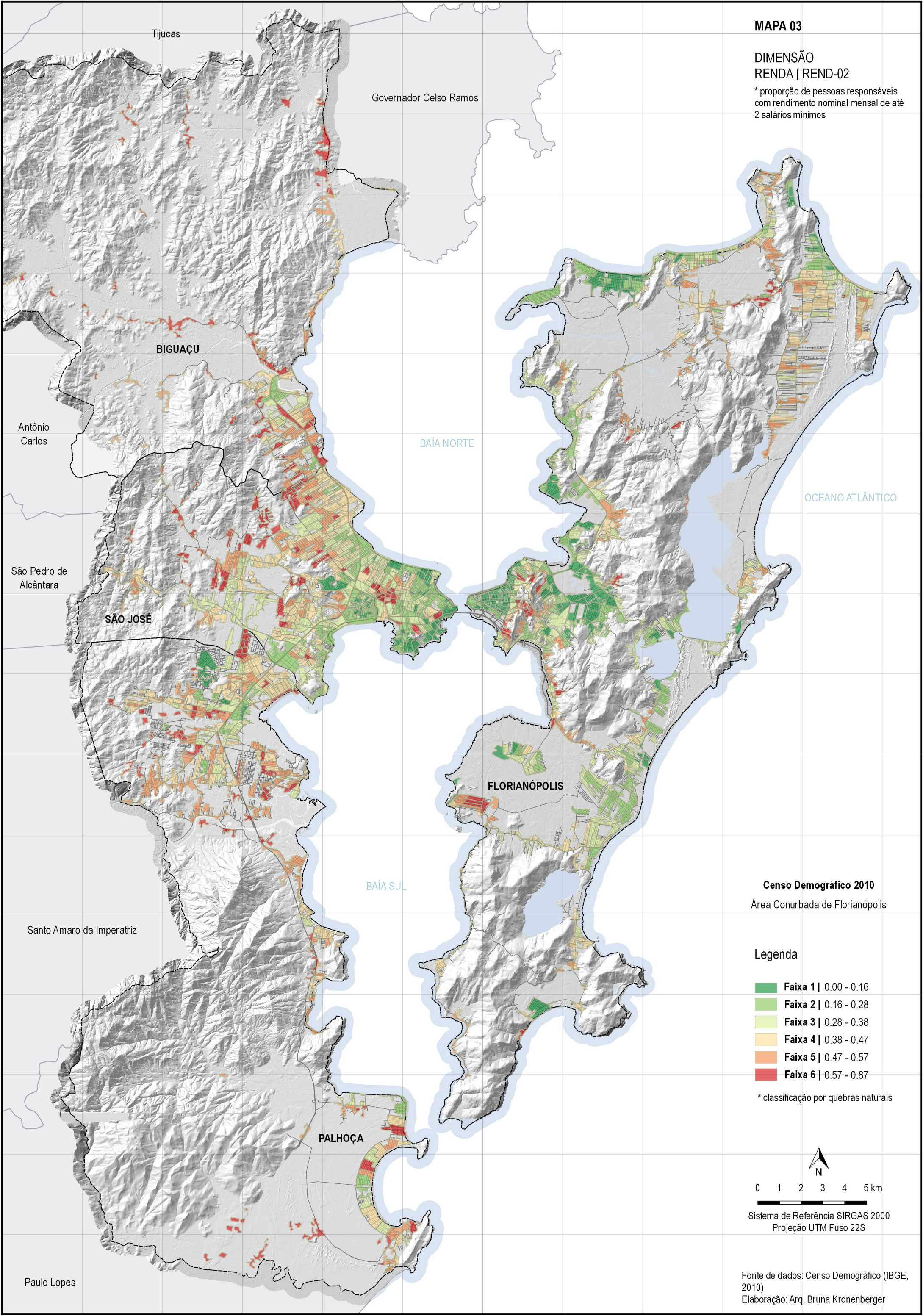
- Faixa 1 | 1.43 - 9.96
- Faixa 2 | 9.96 - 14.23
- Faixa 3 | 14.23 - 21.35
- Faixa 4 | 21.35 - 32.14
- Faixa 5 | 32.14 - 53.32
- Faixa 6 | 53.32 - 80.94

* classificação por quebras naturais



Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE,
2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger



MAPA 03

DIMENSÃO
RENDA | REND-02

* proporção de pessoas responsáveis
com rendimento nominal mensal de até
2 salários mínimos

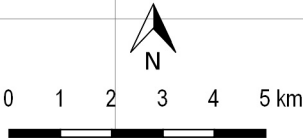
Censo Demográfico 2010

Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

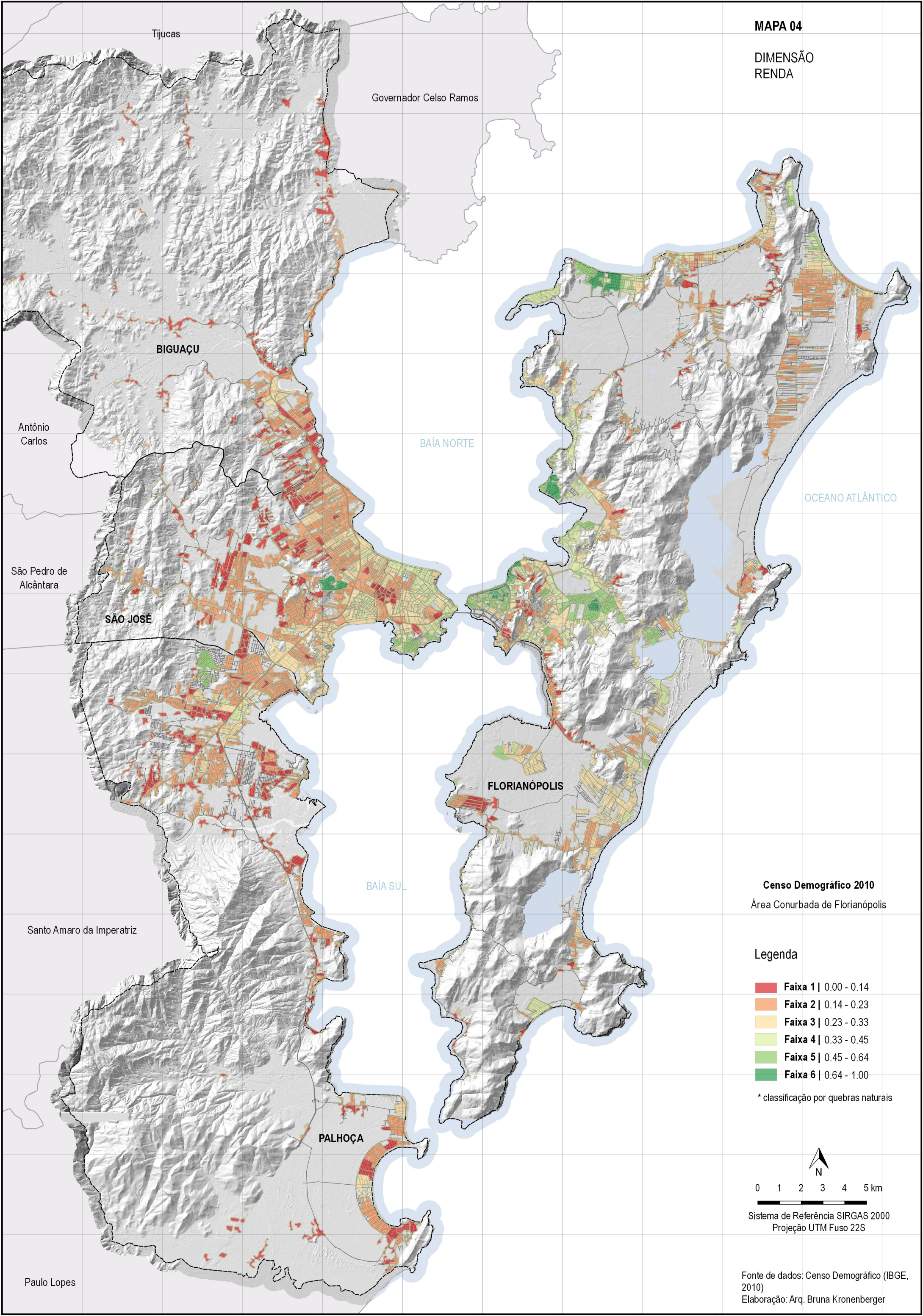
- Faixa 1 | 0.00 - 0.16
- Faixa 2 | 0.16 - 0.28
- Faixa 3 | 0.28 - 0.38
- Faixa 4 | 0.38 - 0.47
- Faixa 5 | 0.47 - 0.57
- Faixa 6 | 0.57 - 0.87

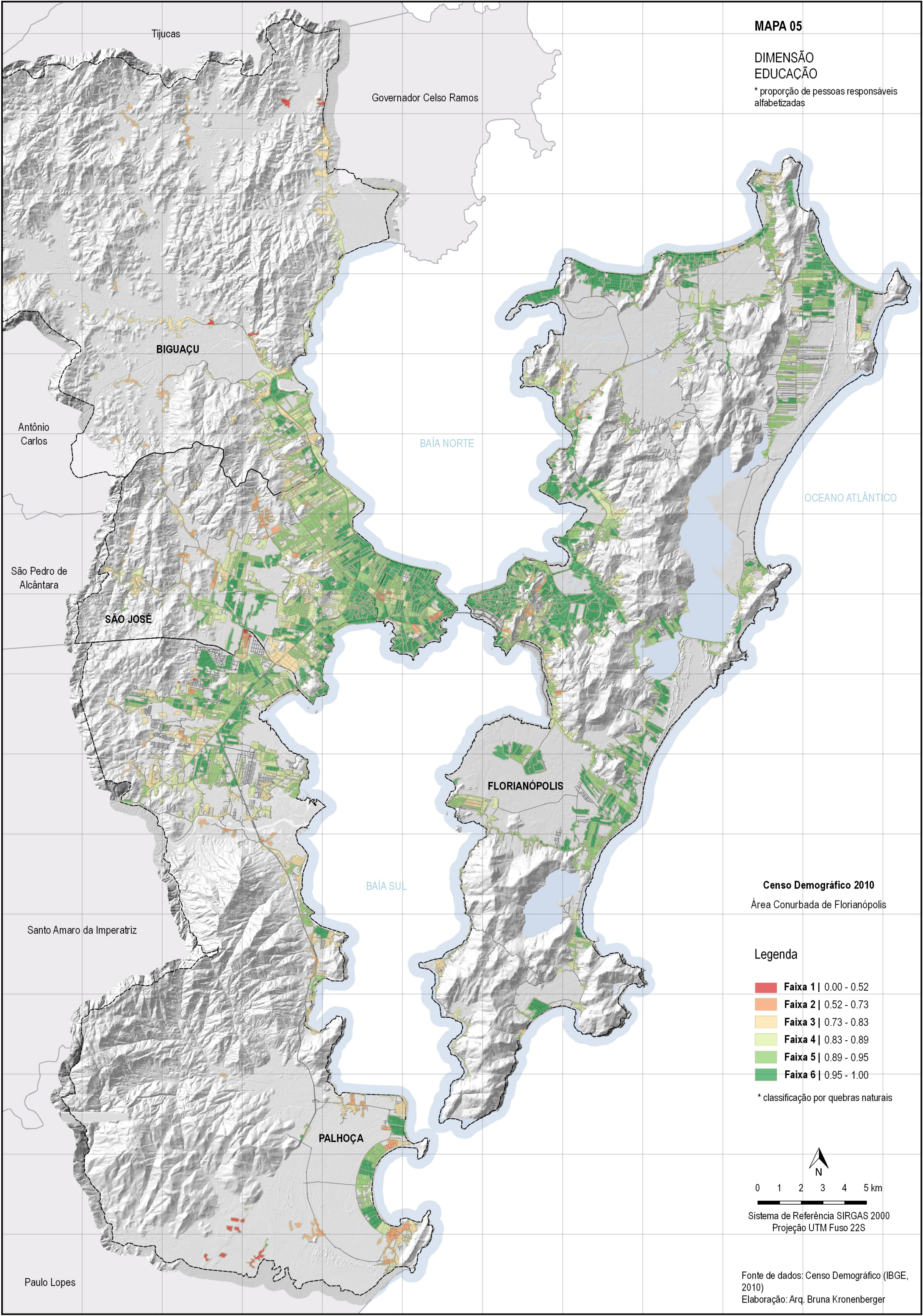
* classificação por quebras naturais

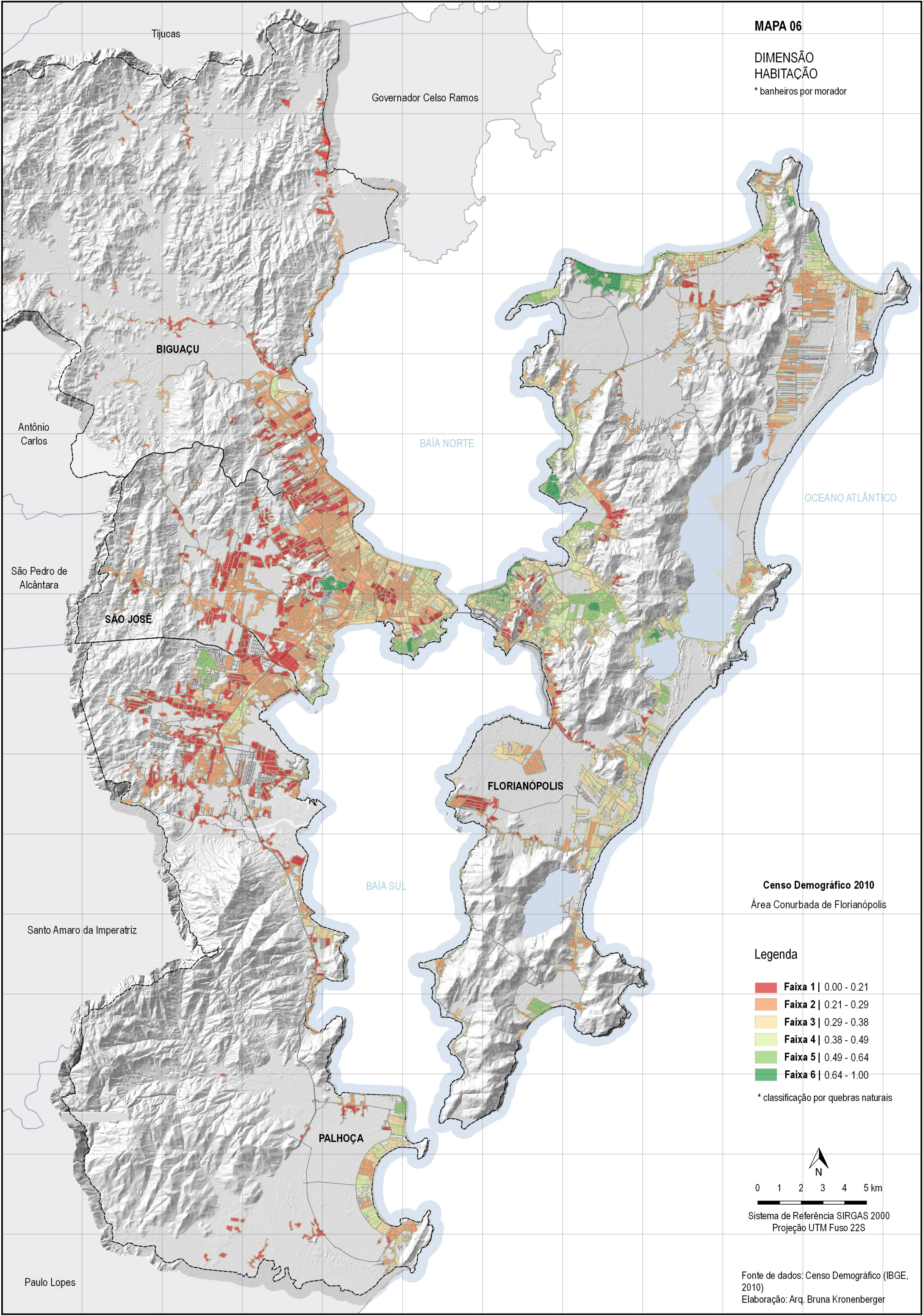


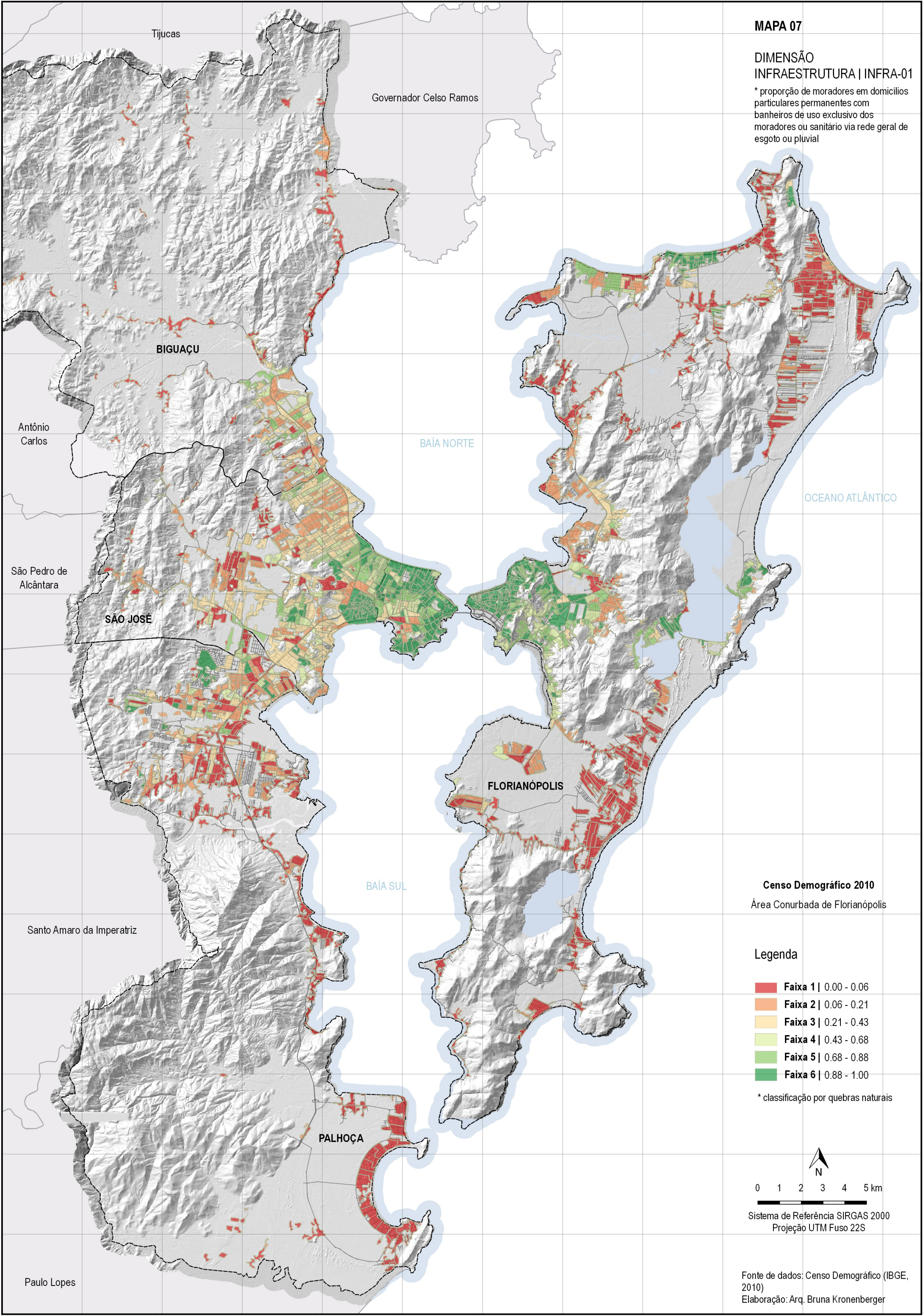
Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

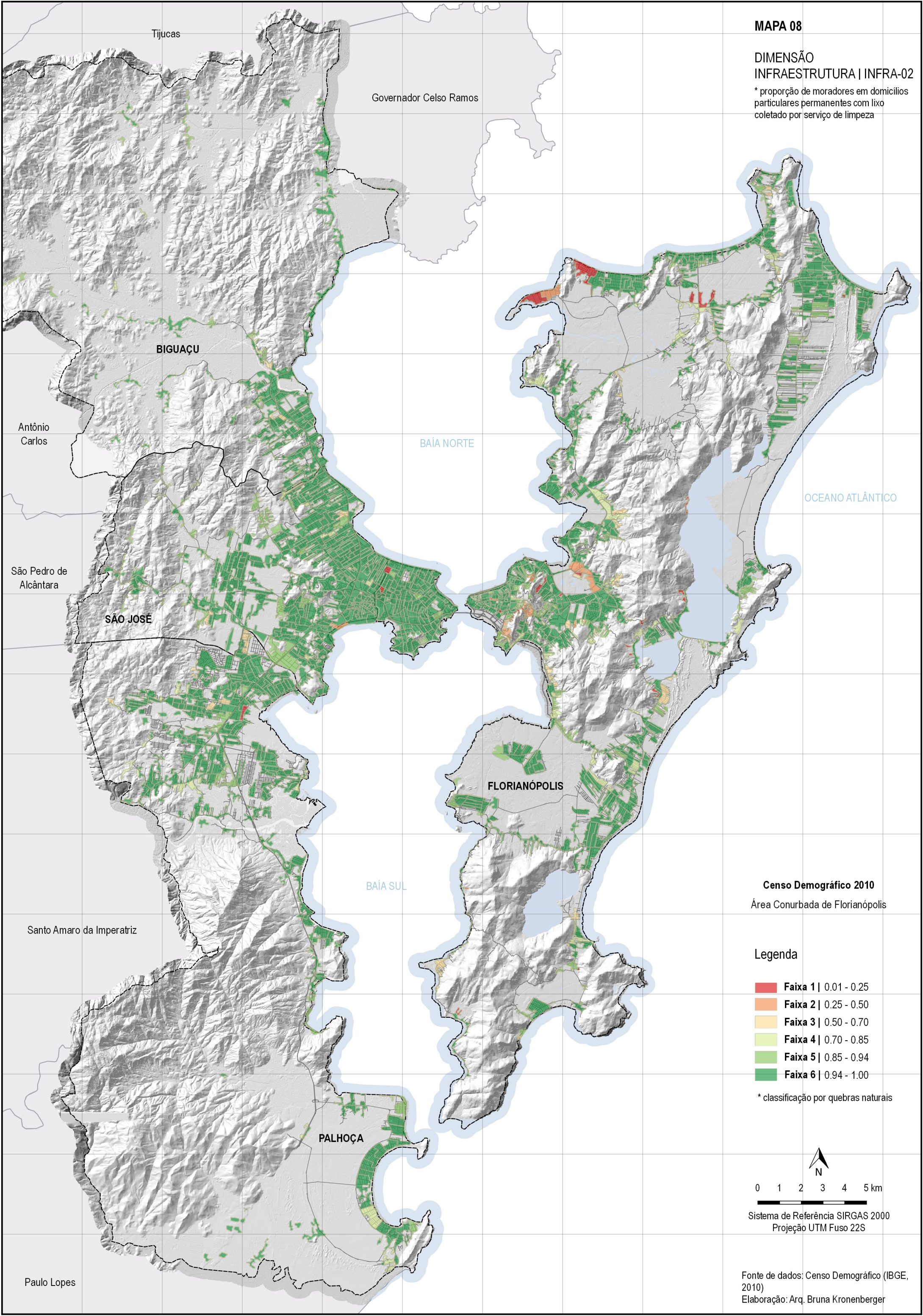
Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE, 2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger











MAPA 08

DIMENSÃO
INFRAESTRUTURA | INFRA-02

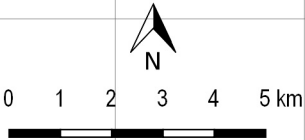
* proporção de moradores em domicílios
particulares permanentes com lixo
coletado por serviço de limpeza

Censo Demográfico 2010
Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

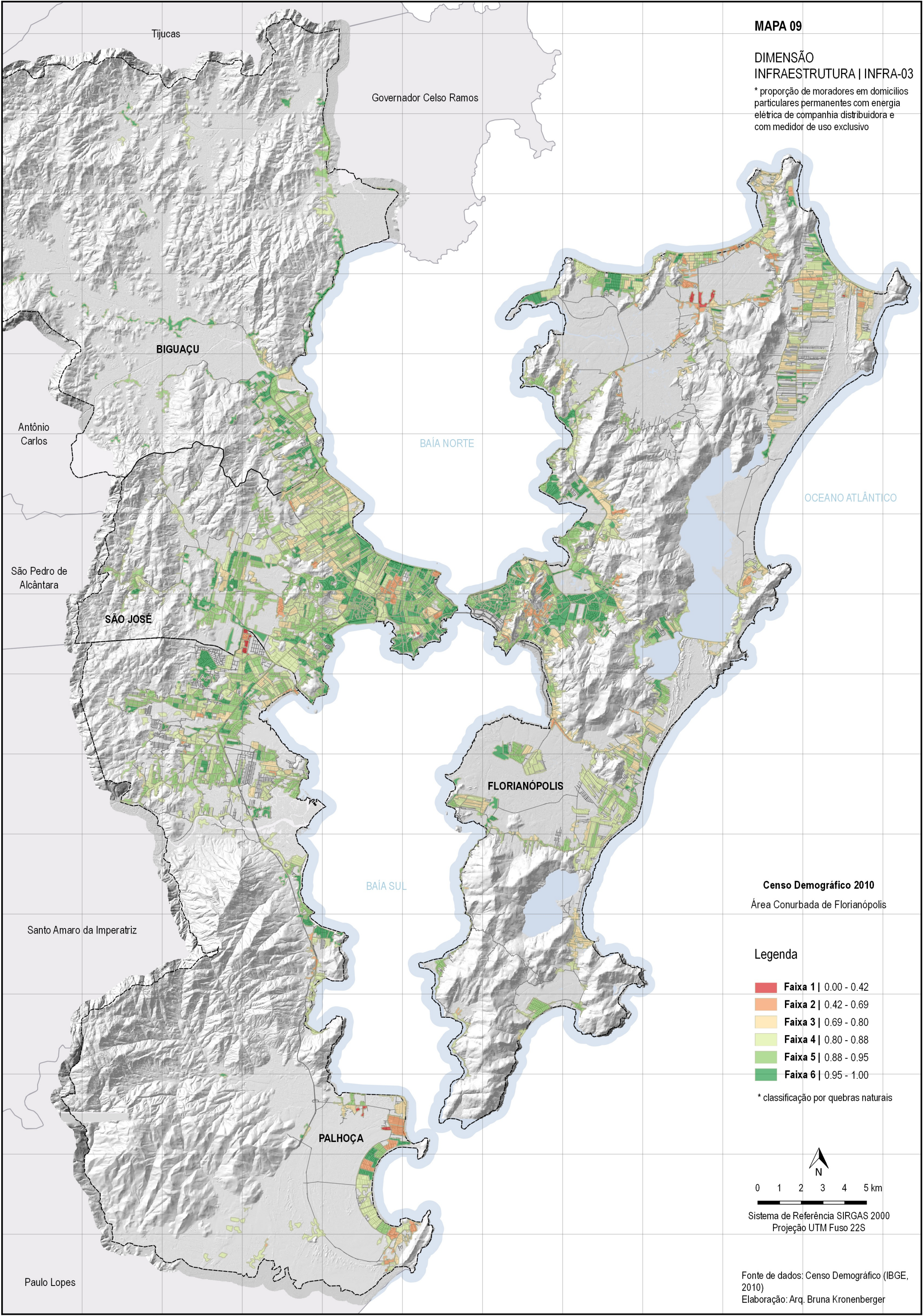
- Faixa 1 | 0.01 - 0.25
- Faixa 2 | 0.25 - 0.50
- Faixa 3 | 0.50 - 0.70
- Faixa 4 | 0.70 - 0.85
- Faixa 5 | 0.85 - 0.94
- Faixa 6 | 0.94 - 1.00

* classificação por quebras naturais



Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE,
2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger



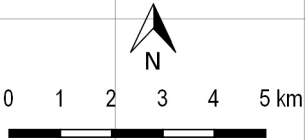
MAPA 09

DIMENSÃO
INFRAESTRUTURA | INFRA-03

* proporção de moradores em domicílios particulares permanentes com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor de uso exclusivo

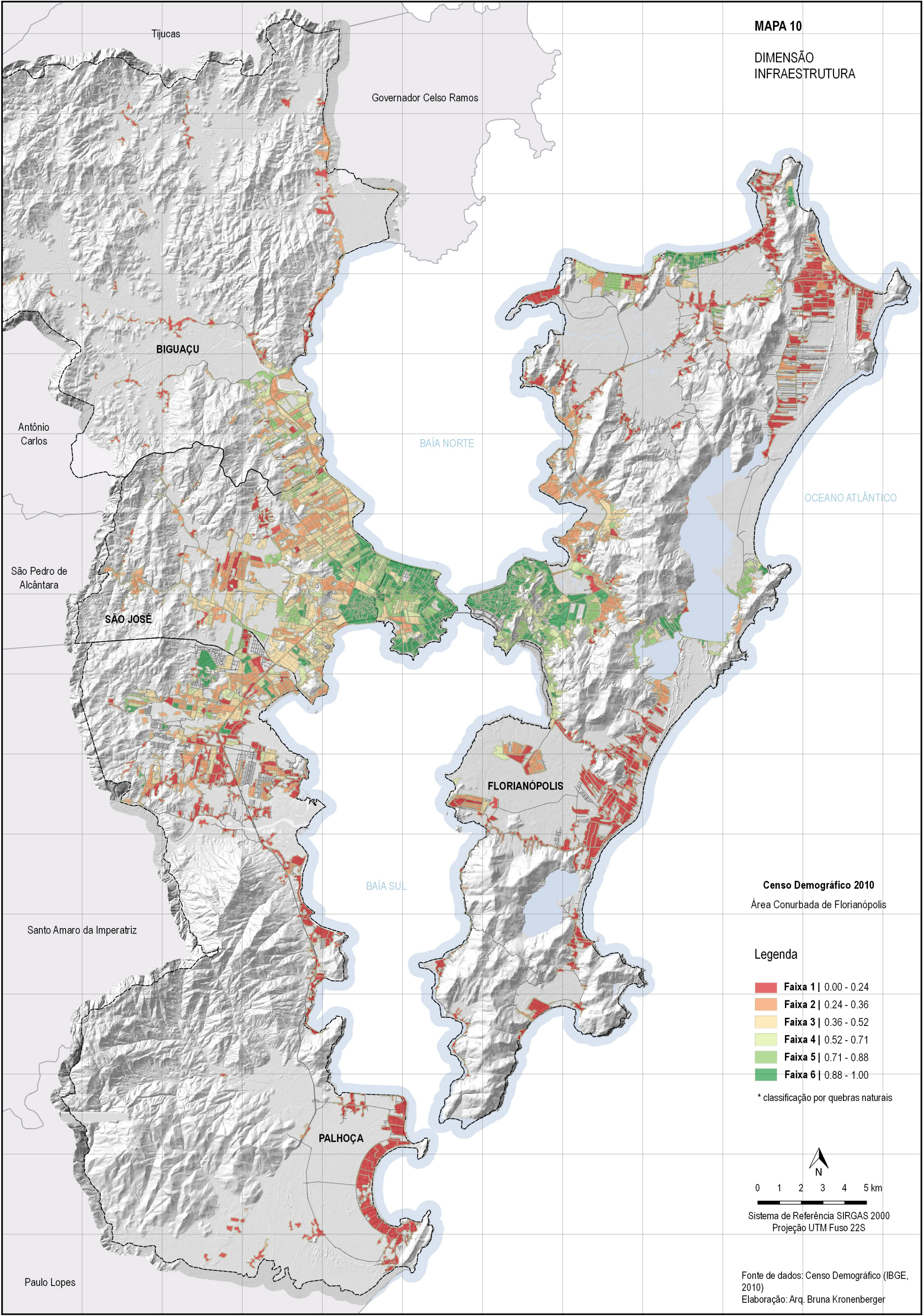
Censo Demográfico 2010
Área Conurbada de Florianópolis

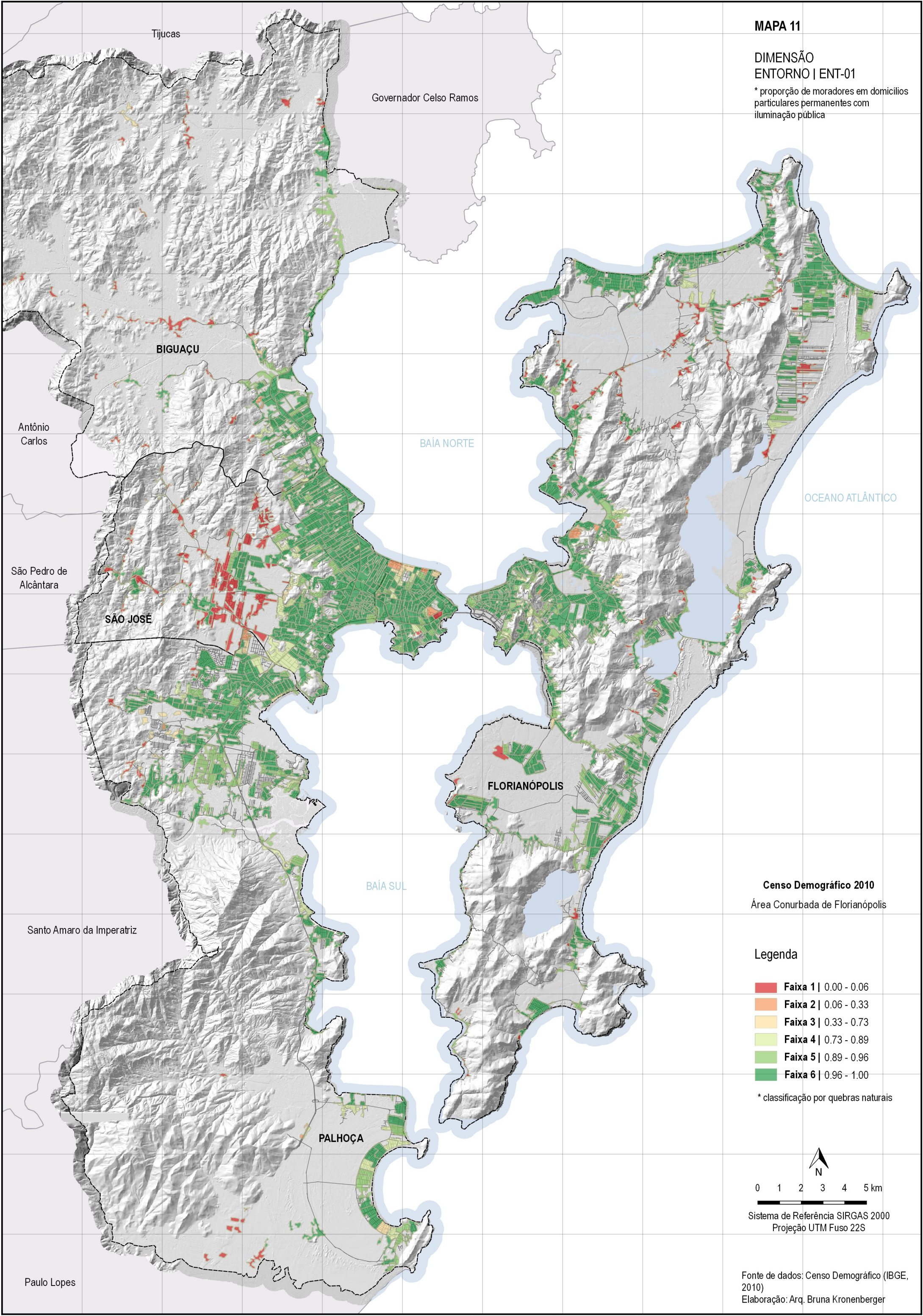
- Legenda**
- Faixa 1 |** 0.00 - 0.42
 - Faixa 2 |** 0.42 - 0.69
 - Faixa 3 |** 0.69 - 0.80
 - Faixa 4 |** 0.80 - 0.88
 - Faixa 5 |** 0.88 - 0.95
 - Faixa 6 |** 0.95 - 1.00
- * classificação por quebras naturais

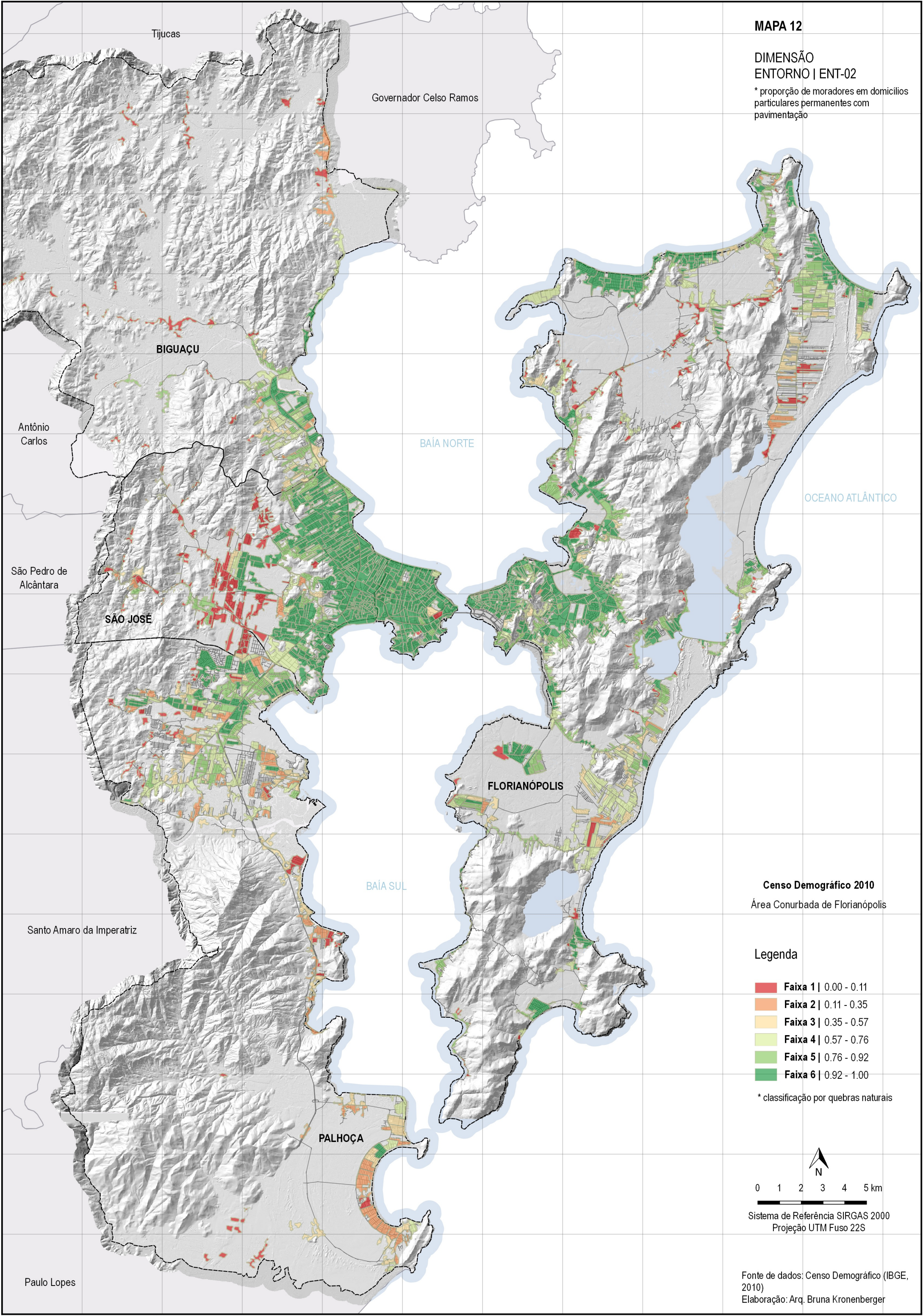


Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE, 2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger







MAPA 12

DIMENSÃO
ENTORNO | ENT-02

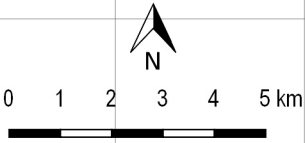
* proporção de moradores em domicílios
particulares permanentes com
pavimentação

Censo Demográfico 2010
Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

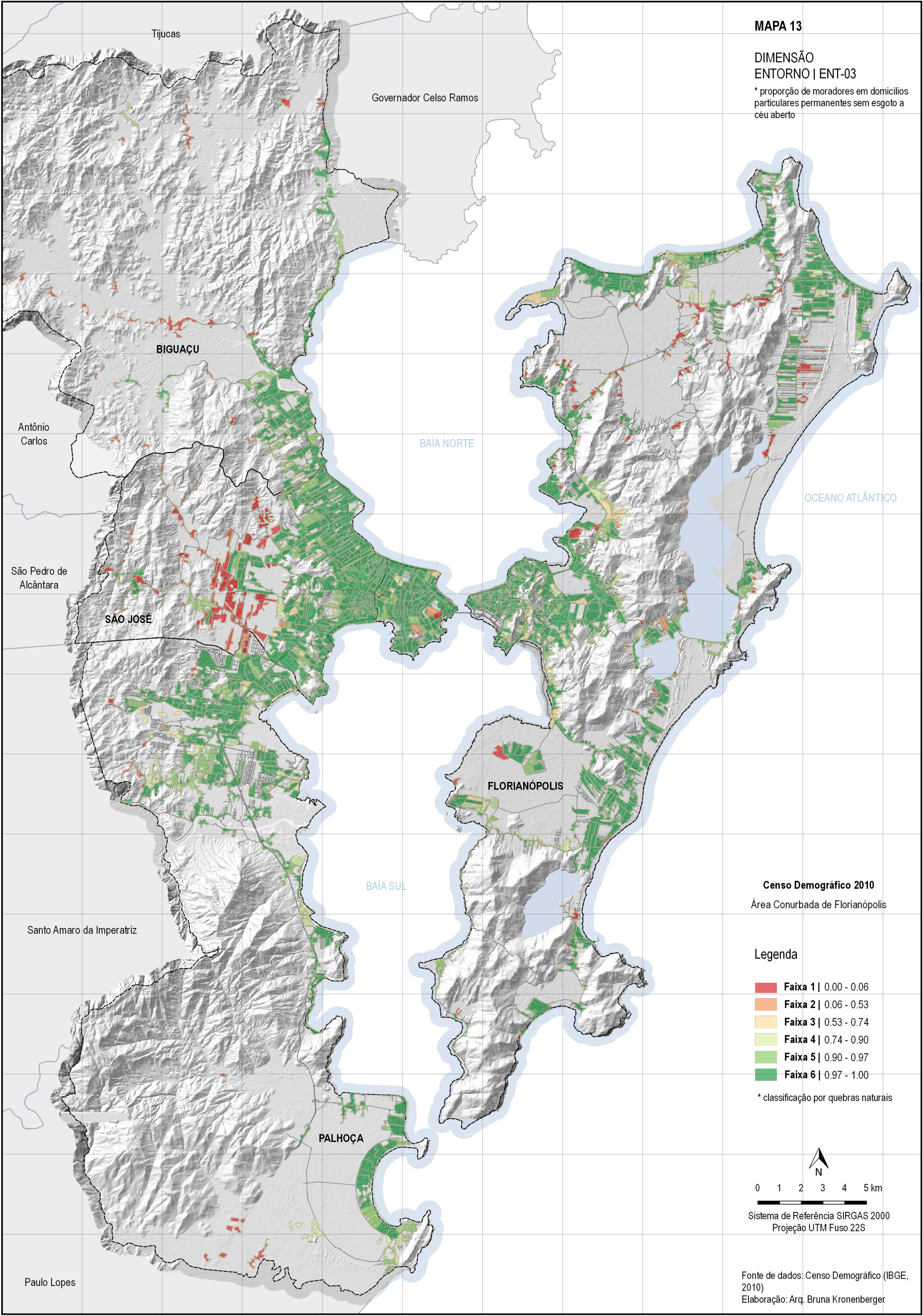
- Faixa 1 | 0.00 - 0.11
- Faixa 2 | 0.11 - 0.35
- Faixa 3 | 0.35 - 0.57
- Faixa 4 | 0.57 - 0.76
- Faixa 5 | 0.76 - 0.92
- Faixa 6 | 0.92 - 1.00

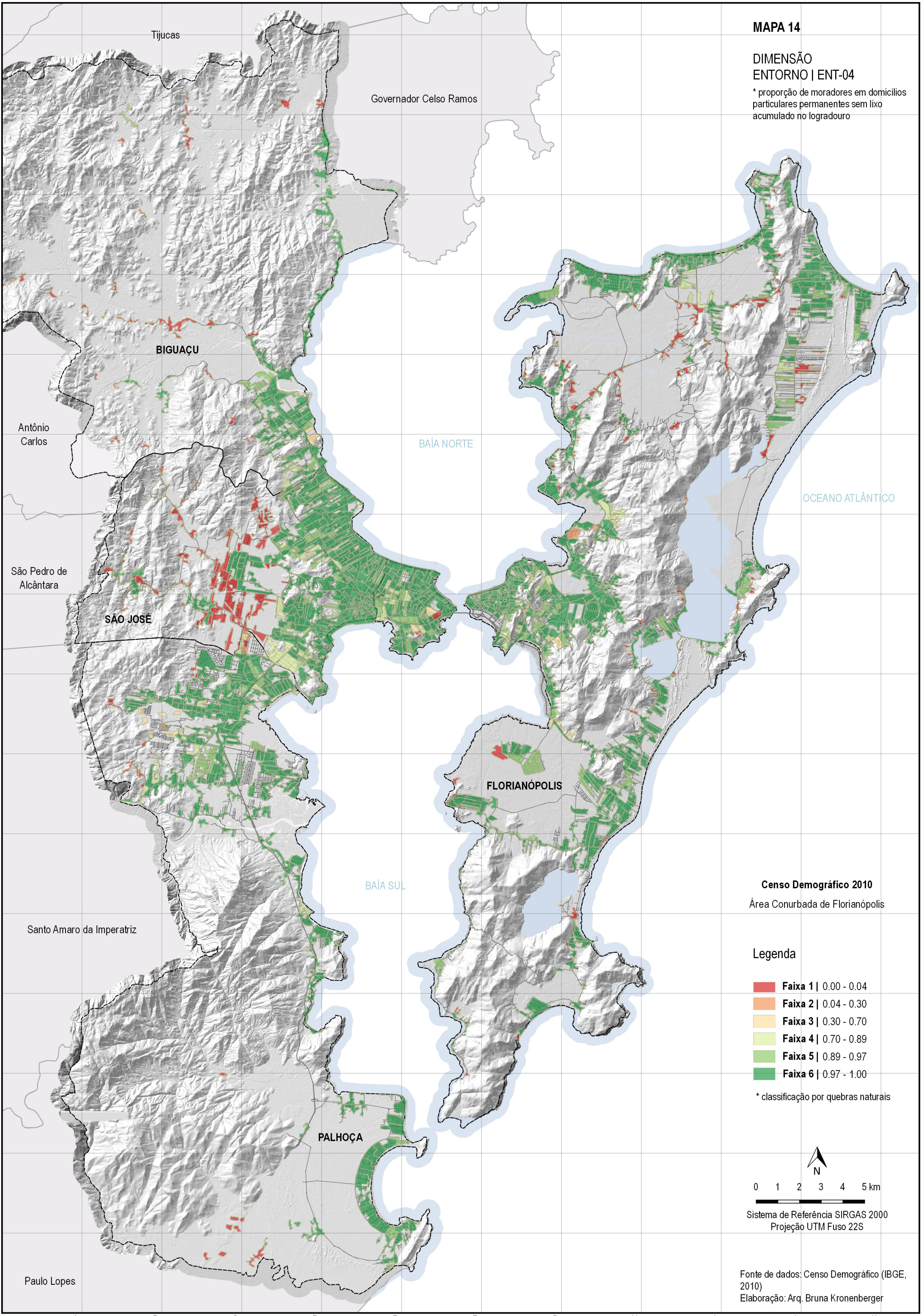
* classificação por quebras naturais



Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE, 2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger





MAPA 14

DIMENSÃO
ENTORNO | ENT-04

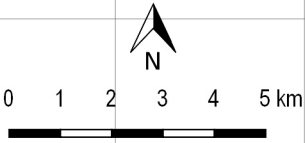
* proporção de moradores em domicílios
particulares permanentes sem lixo
acumulado no logradouro

Censo Demográfico 2010
Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

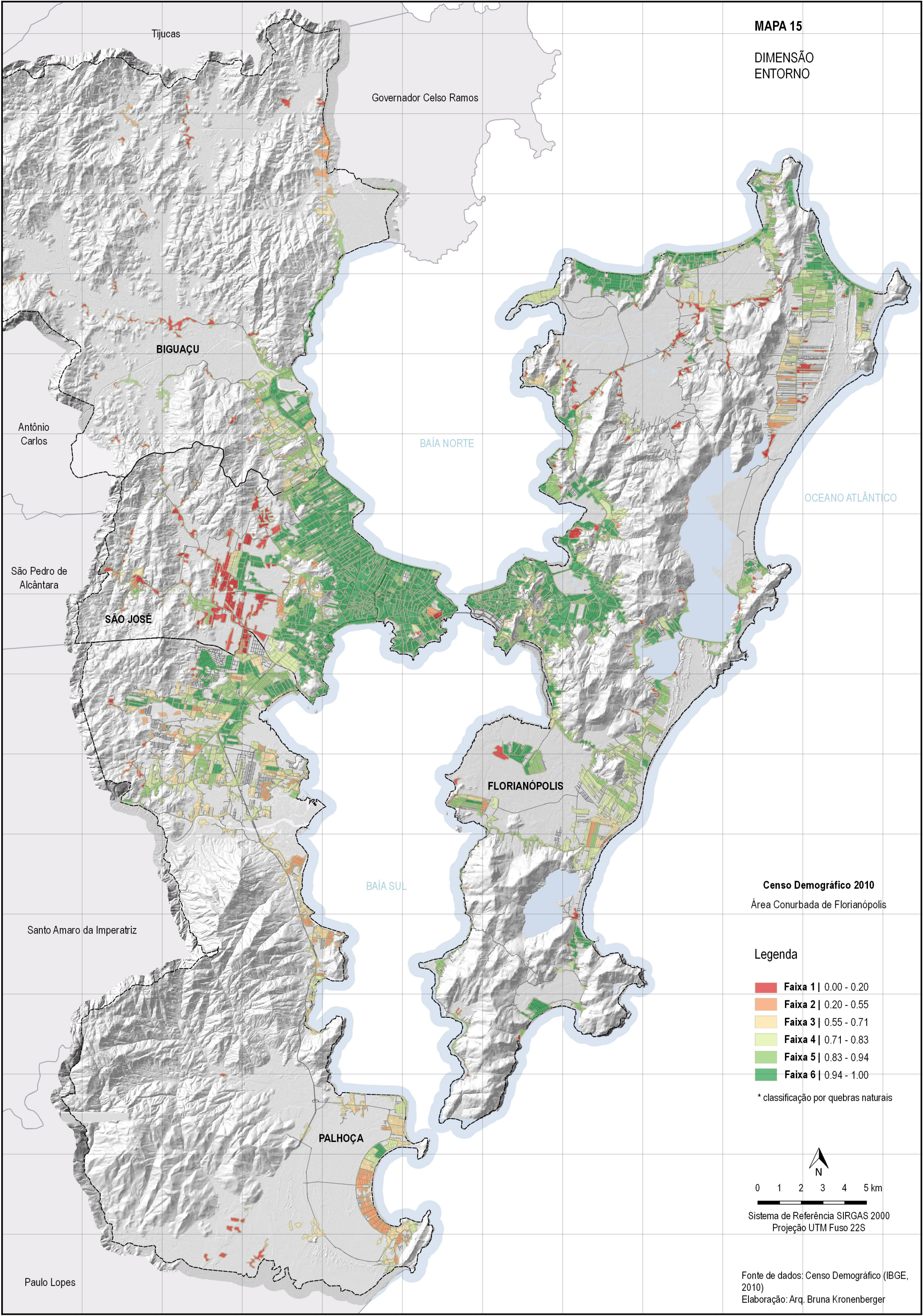
- Faixa 1 | 0.00 - 0.04
- Faixa 2 | 0.04 - 0.30
- Faixa 3 | 0.30 - 0.70
- Faixa 4 | 0.70 - 0.89
- Faixa 5 | 0.89 - 0.97
- Faixa 6 | 0.97 - 1.00

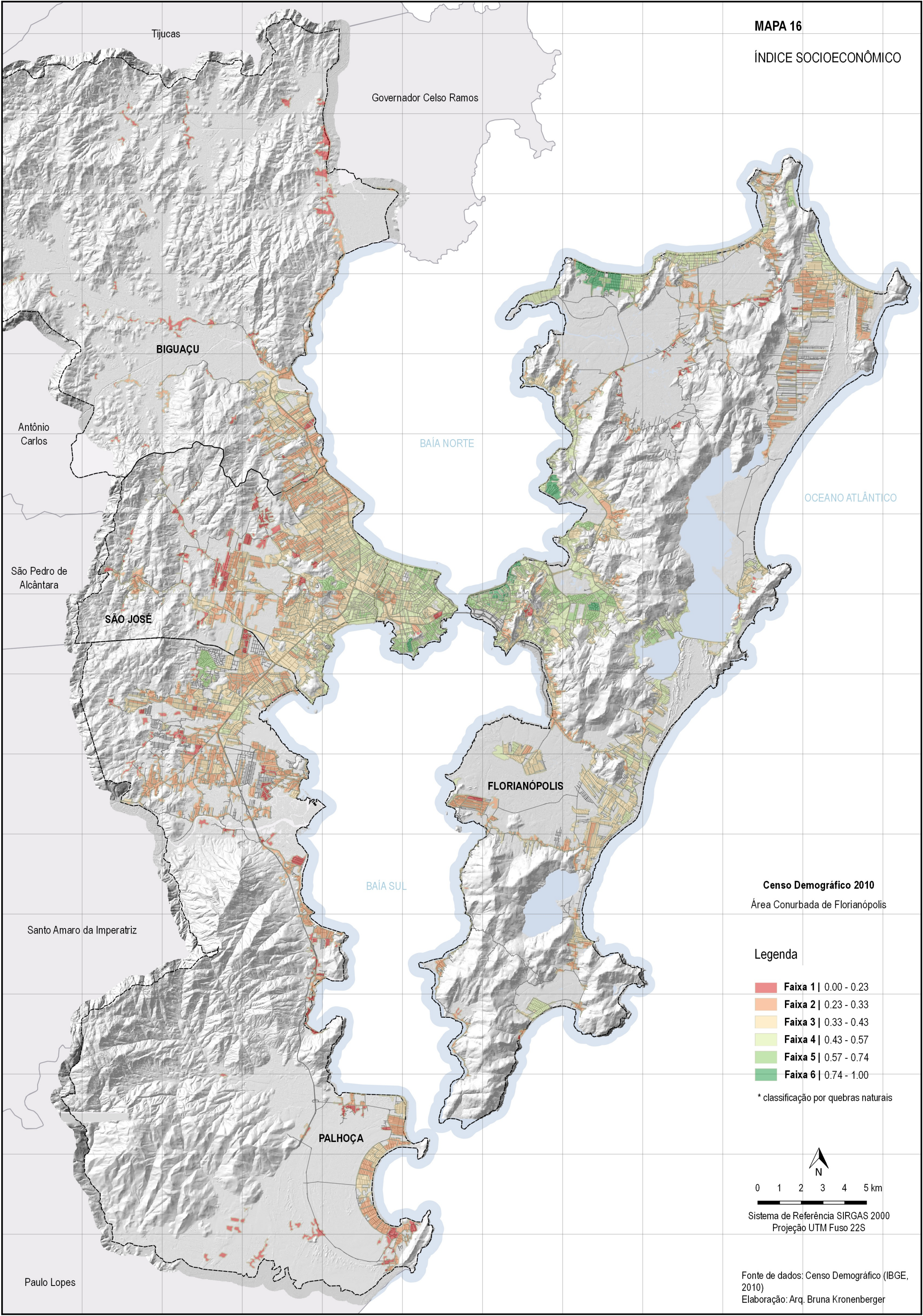
* classificação por quebras naturais

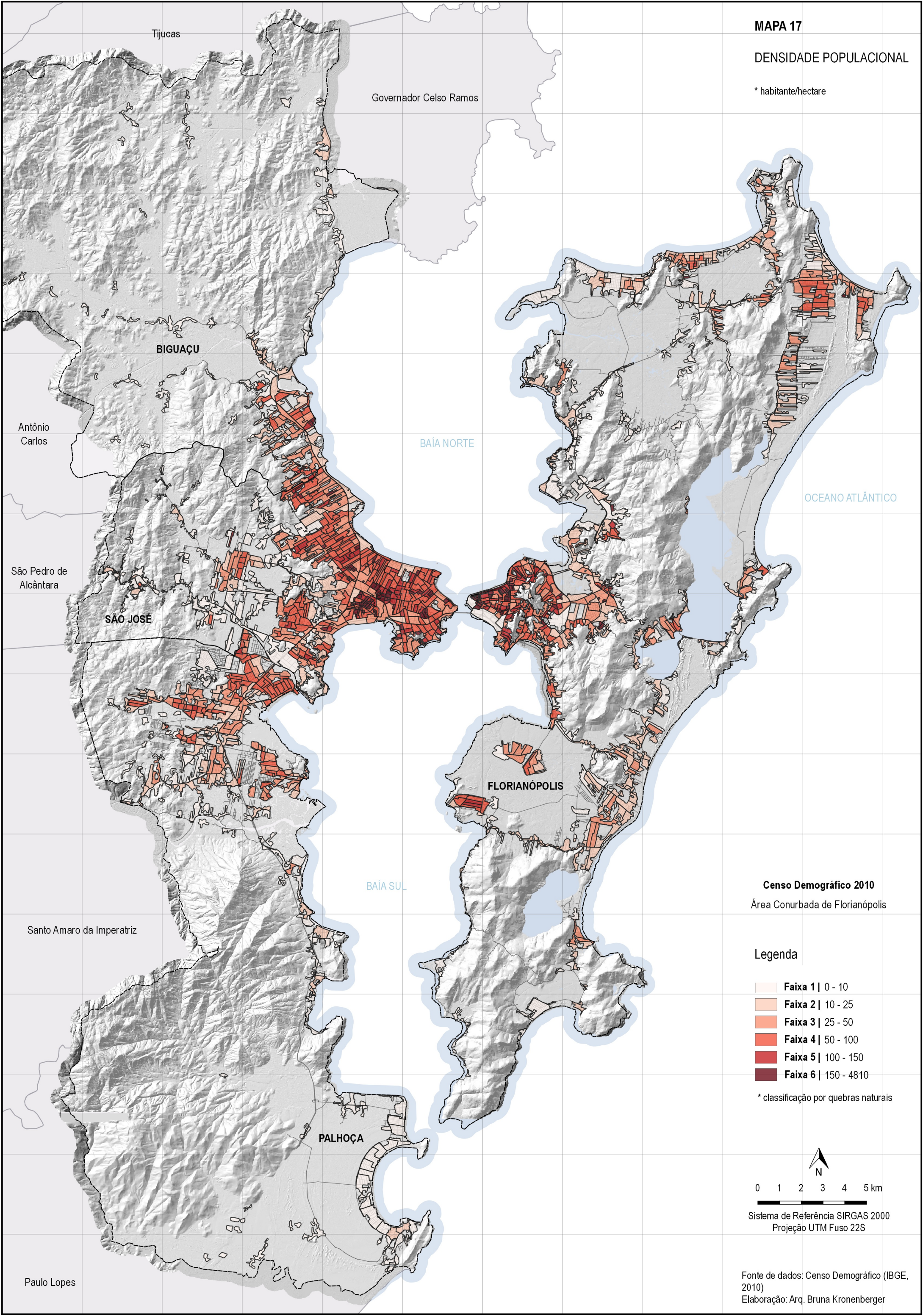


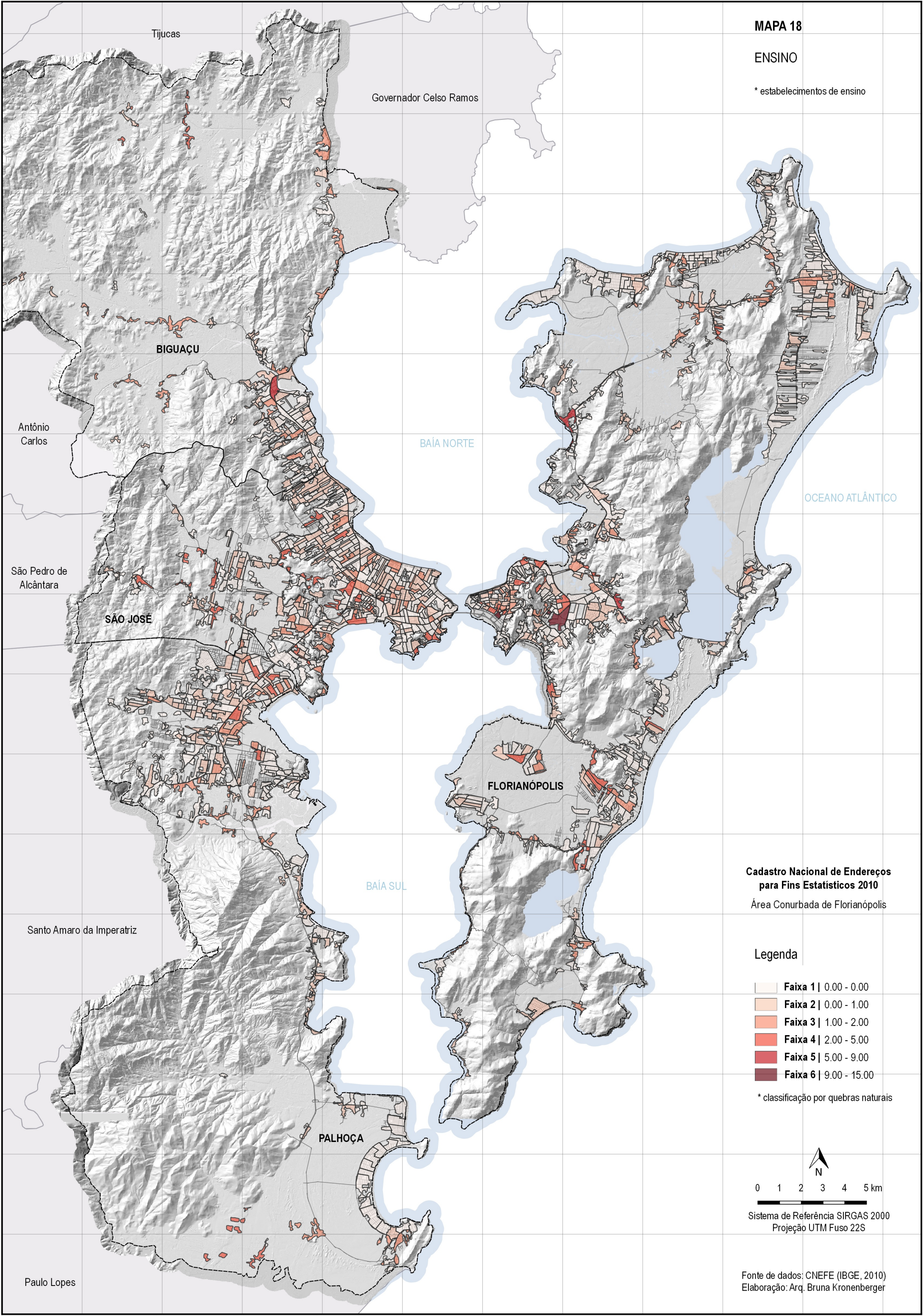
Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE,
2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger









MAPA 18

ENSINO

* estabelecimentos de ensino

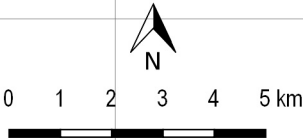
Cadastro Nacional de Endereços
para Fins Estatísticos 2010

Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

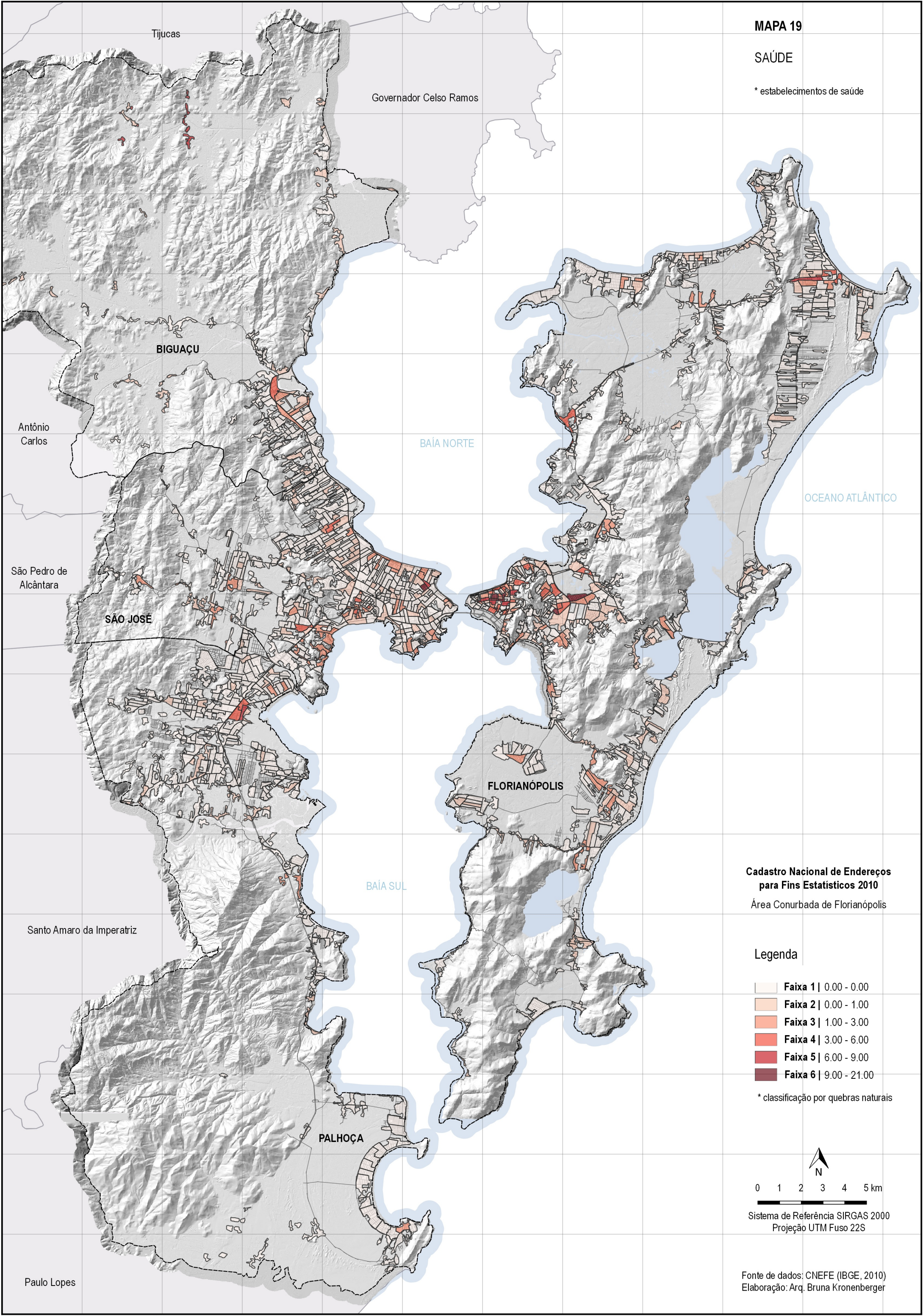
- Faixa 1 | 0.00 - 0.00
- Faixa 2 | 0.00 - 1.00
- Faixa 3 | 1.00 - 2.00
- Faixa 4 | 2.00 - 5.00
- Faixa 5 | 5.00 - 9.00
- Faixa 6 | 9.00 - 15.00

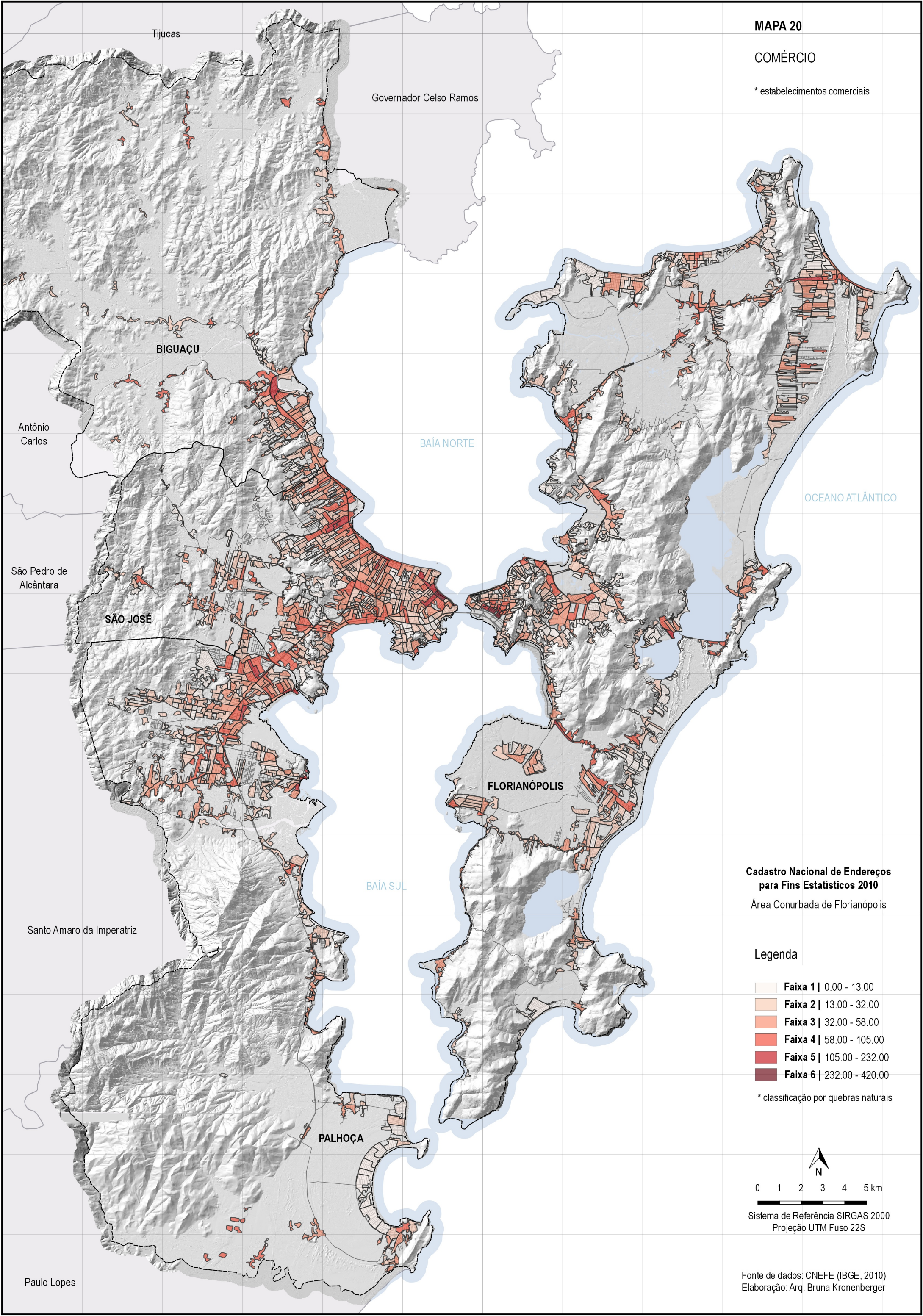
* classificação por quebras naturais

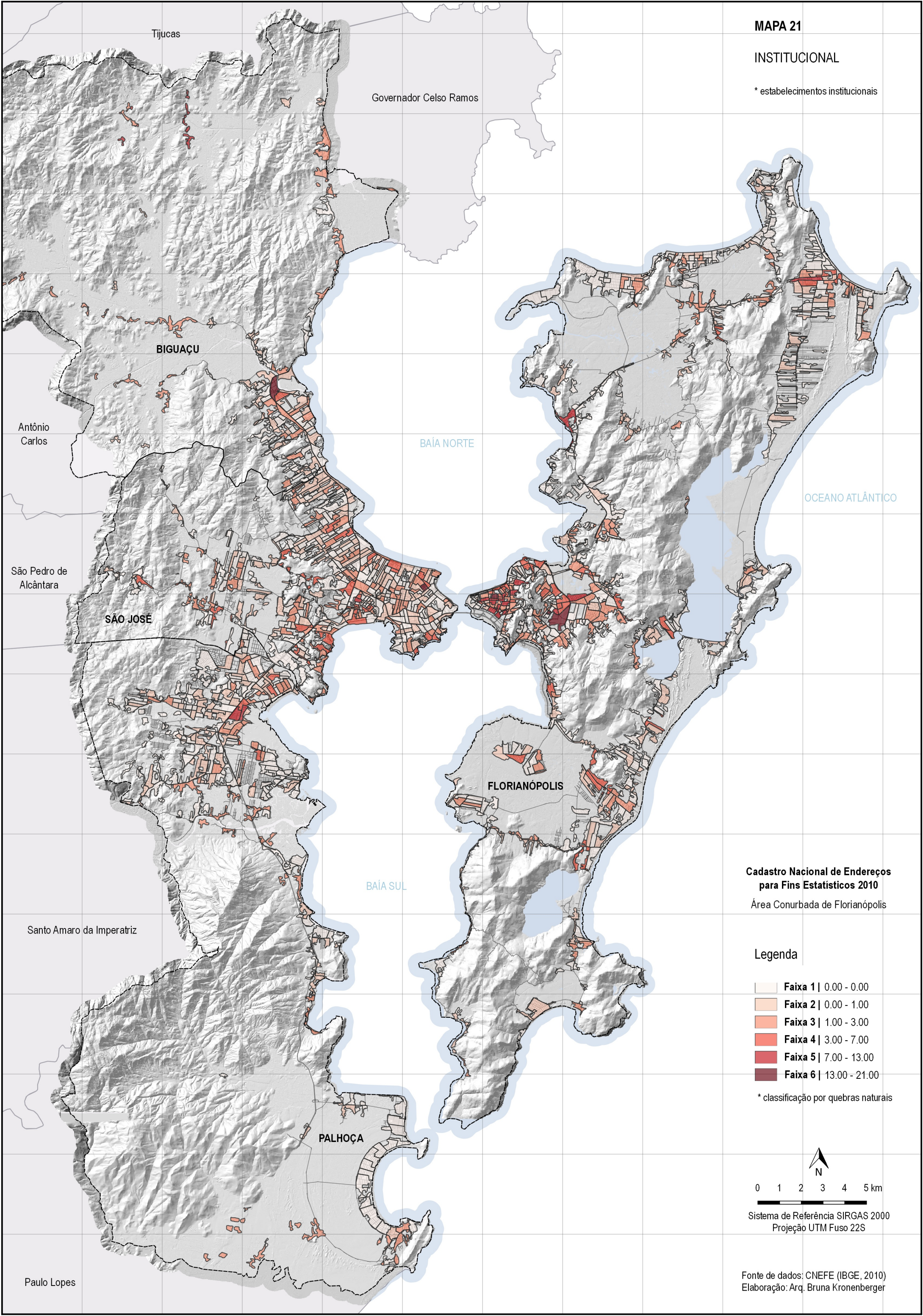


Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: CNEFE (IBGE, 2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger







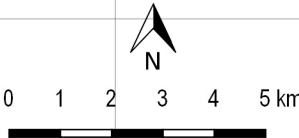
Cadastro Nacional de Endereços
para Fins Estatísticos 2010

Área Conurbada de Florianópolis

Legenda

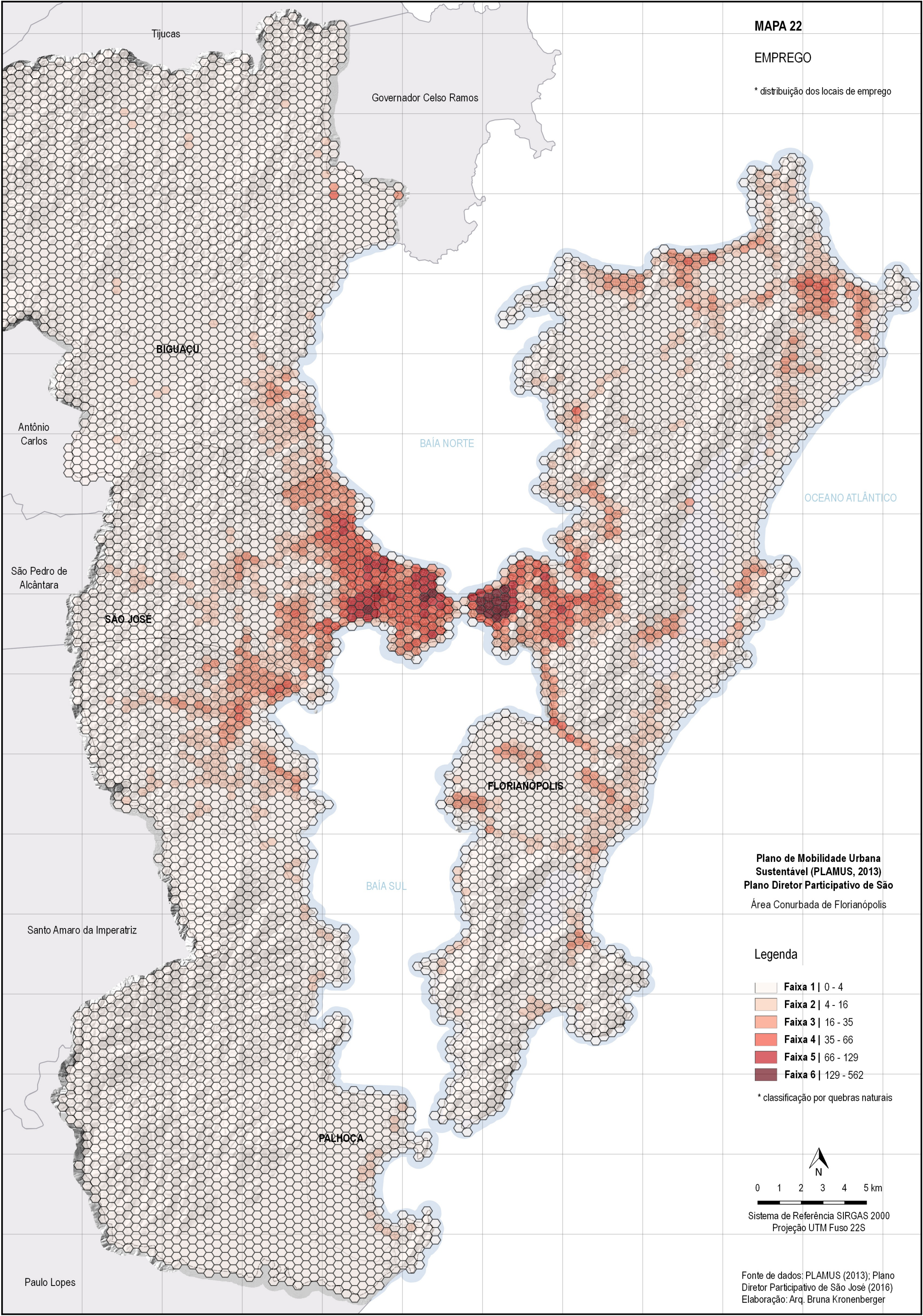
- Faixa 1 | 0.00 - 0.00
- Faixa 2 | 0.00 - 1.00
- Faixa 3 | 1.00 - 3.00
- Faixa 4 | 3.00 - 7.00
- Faixa 5 | 7.00 - 13.00
- Faixa 6 | 13.00 - 21.00

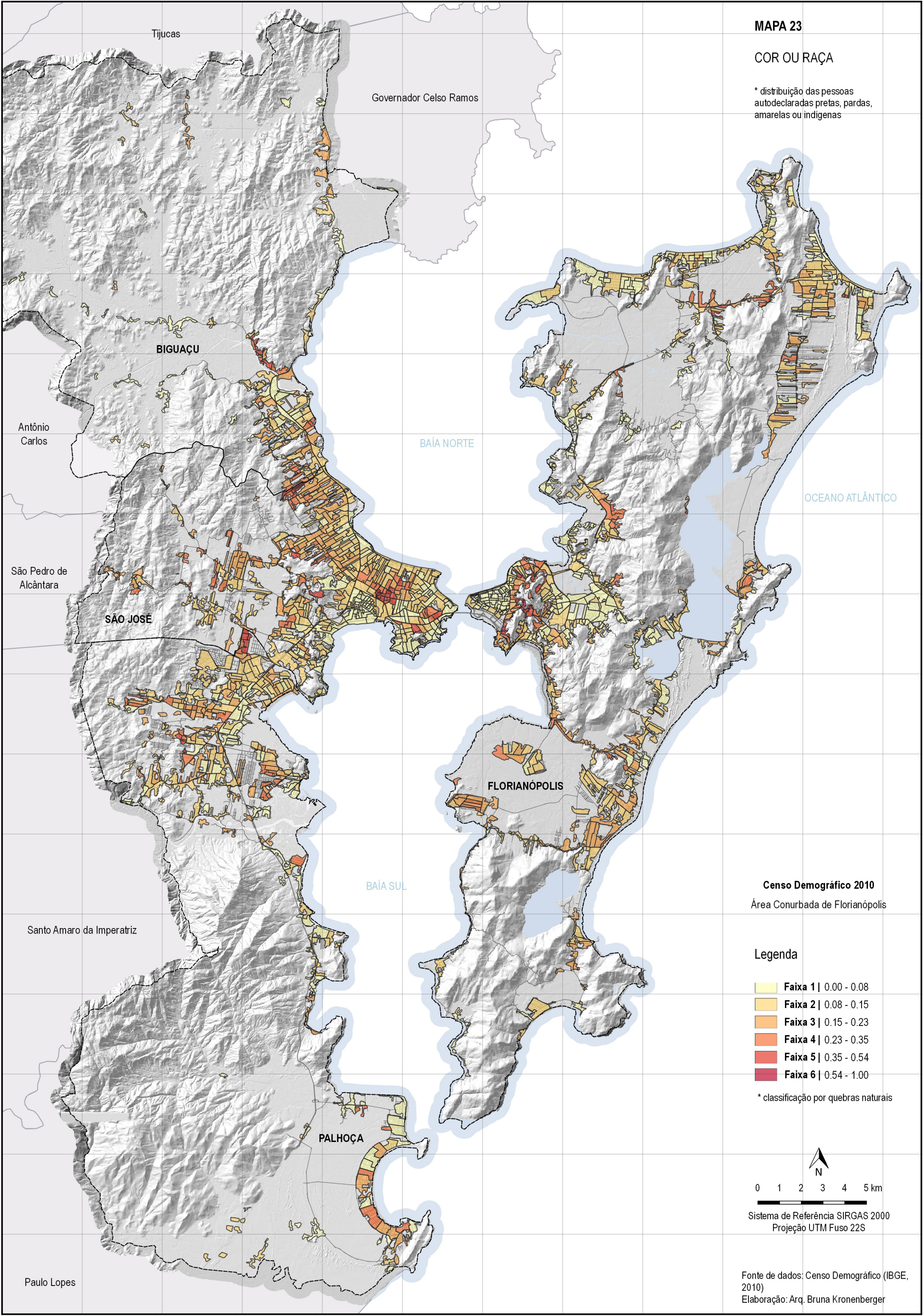
* classificação por quebras naturais

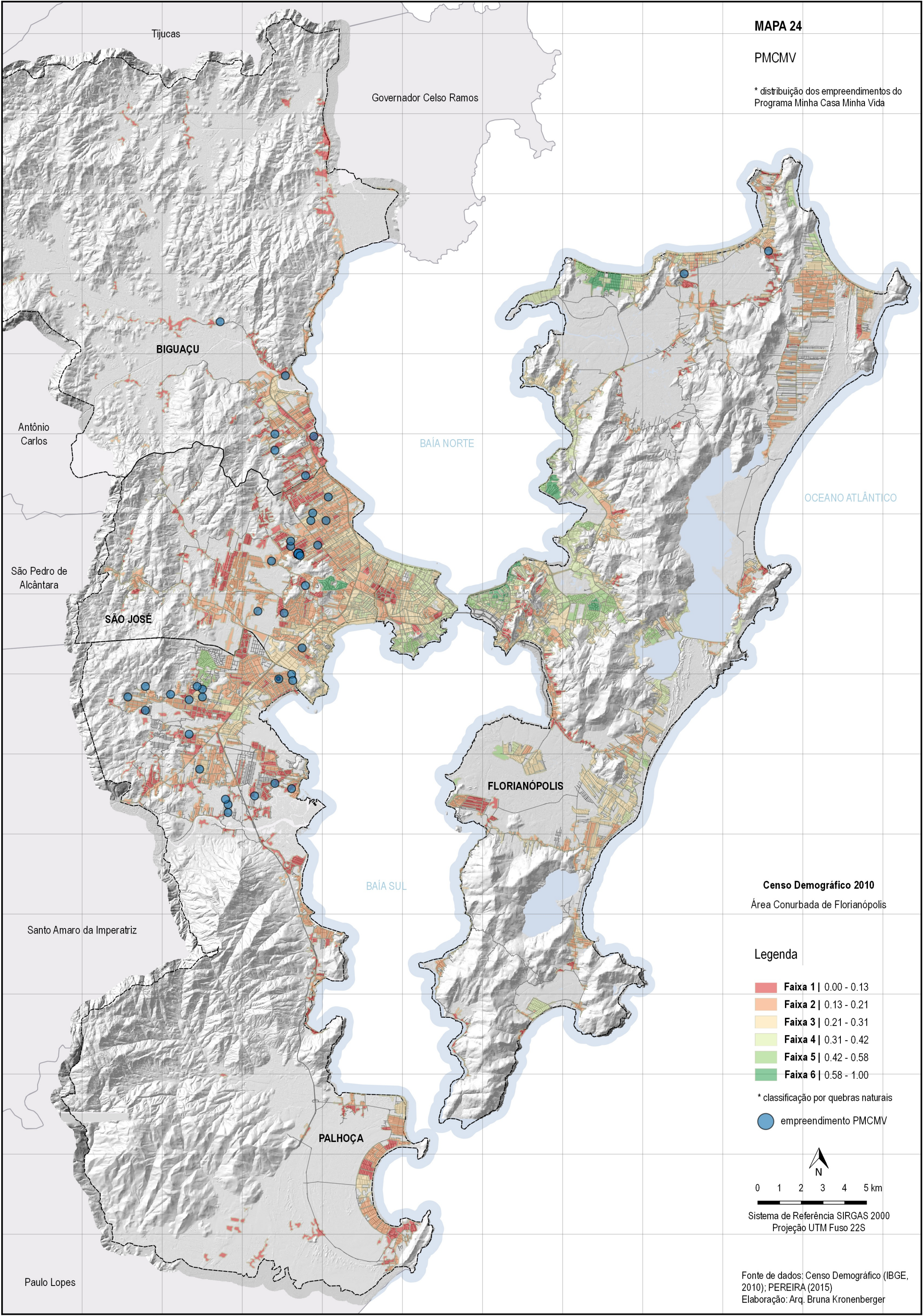


Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: CNEFE (IBGE, 2010)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger





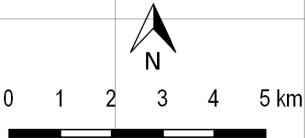


Legenda

- Faixa 1 | 0.00 - 0.13
- Faixa 2 | 0.13 - 0.21
- Faixa 3 | 0.21 - 0.31
- Faixa 4 | 0.31 - 0.42
- Faixa 5 | 0.42 - 0.58
- Faixa 6 | 0.58 - 1.00

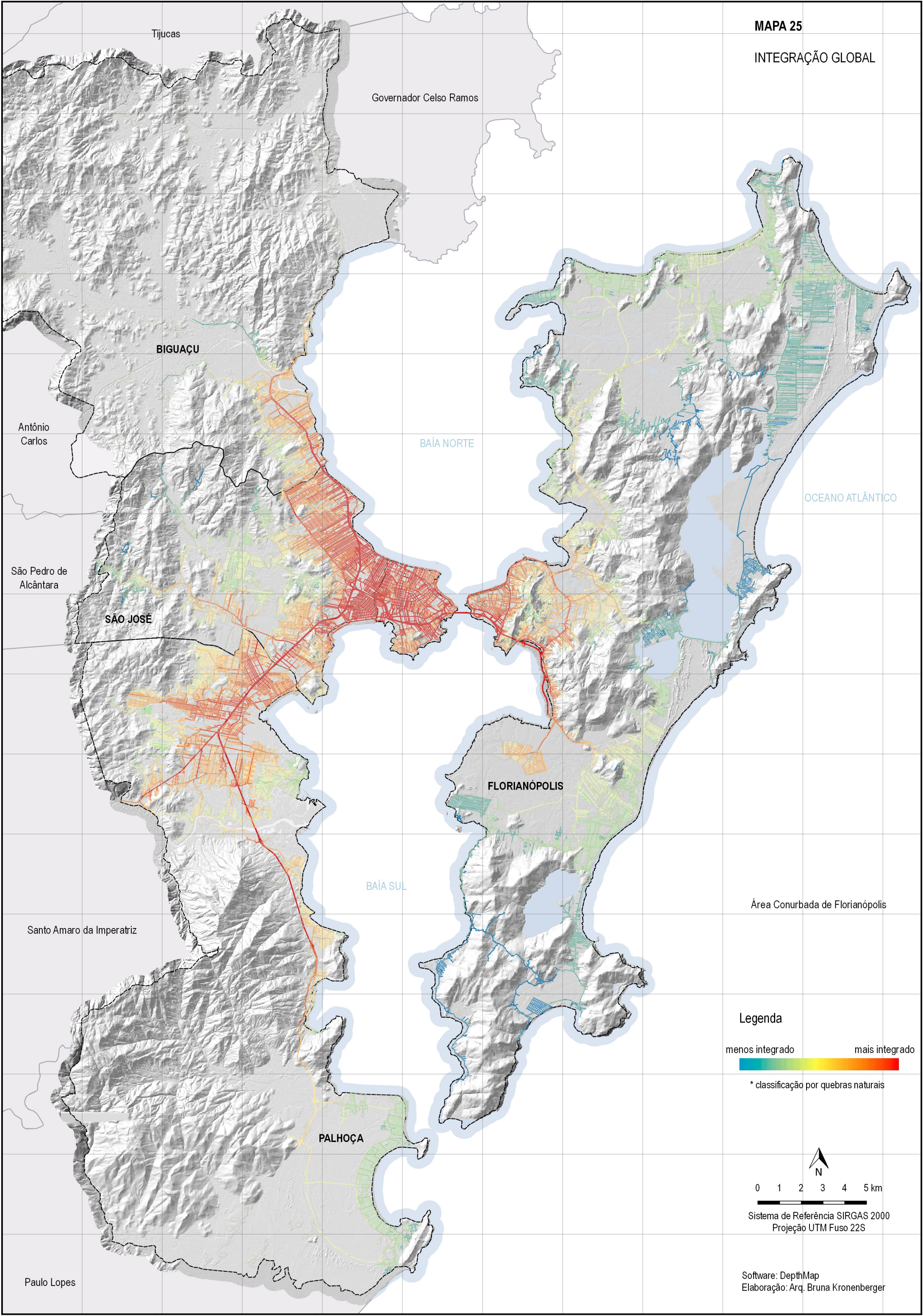
* classificação por quebras naturais

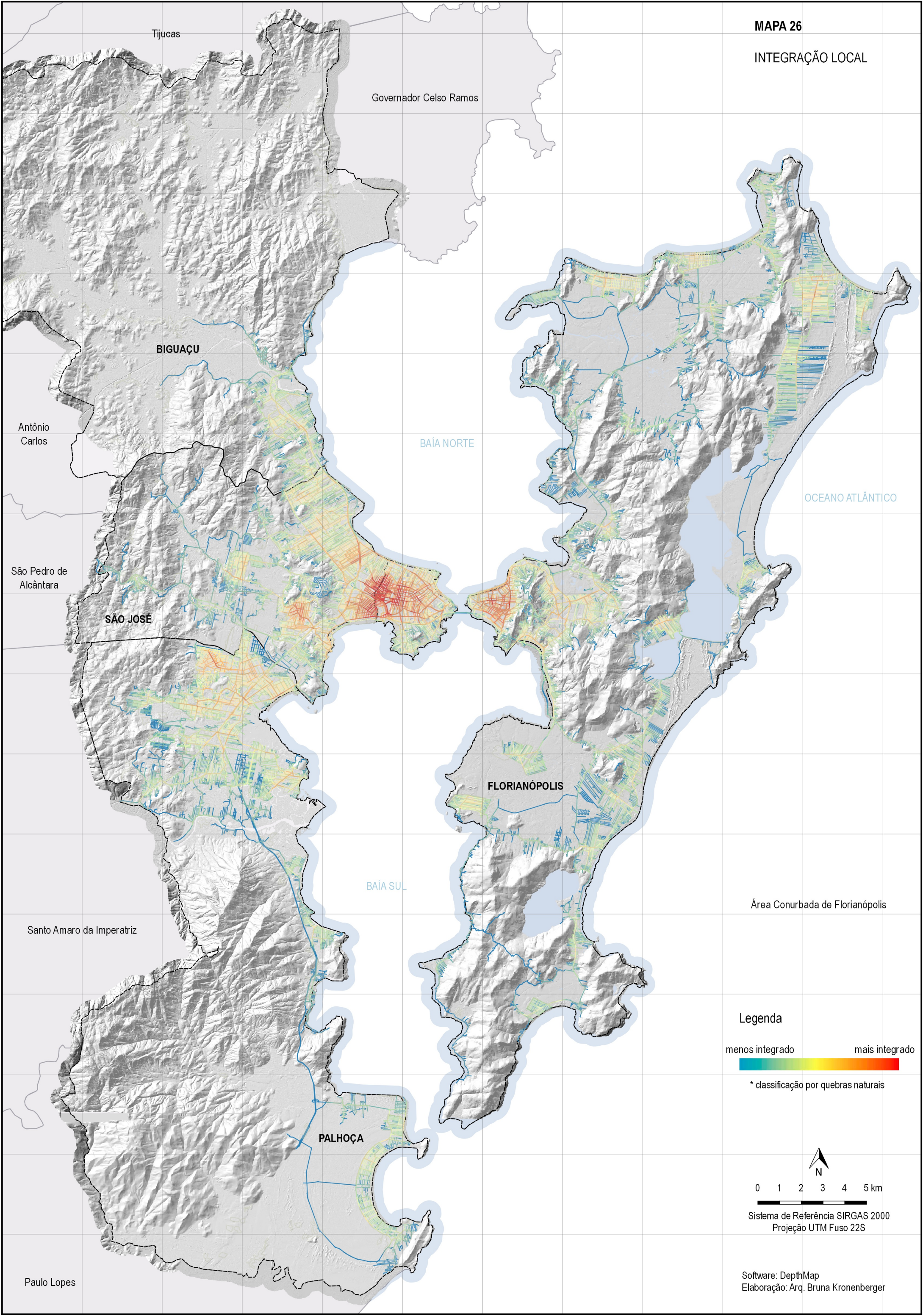
● empreendimento PMCMV

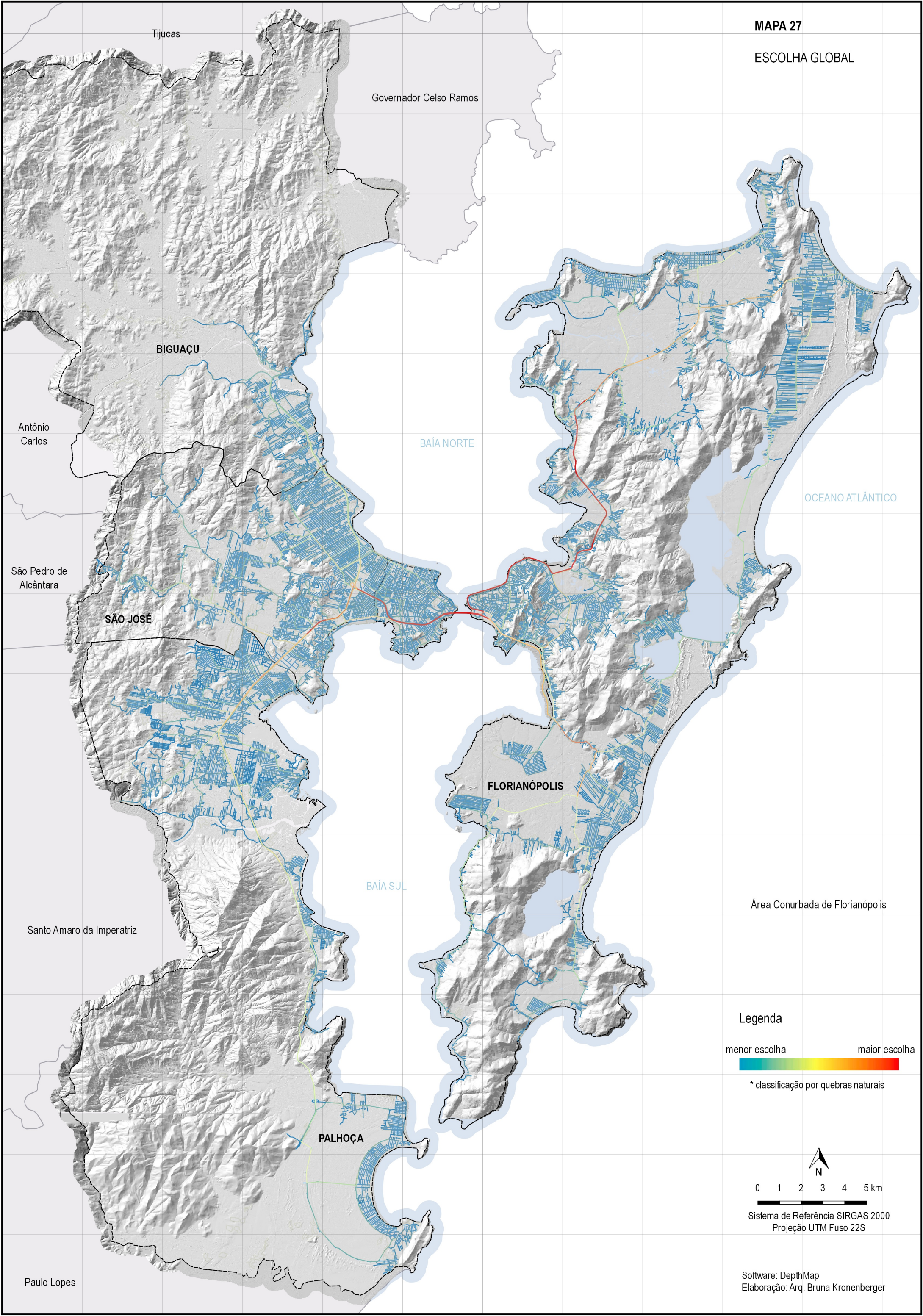


Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Fonte de dados: Censo Demográfico (IBGE, 2010); PEREIRA (2015)
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger







MAPA 27

ESCOLHA GLOBAL

Governador Celso Ramos

BIGUAÇU

Antônio Carlos

São Pedro de Alcântara

SÃO JOSÉ

BAÍA NORTE

OCEANO ATLÂNTICO

Santo Amaro da Imperatriz

FLORIANÓPOLIS

BAÍA SUL

Área Conurbada de Florianópolis

PALHOÇA

Paulo Lopes

Legenda

menor escolha maior escolha
* classificação por quebras naturais

0 1 2 3 4 5 km

Sistema de Referência SIRGAS 2000
Projeção UTM Fuso 22S

Software: DepthMap
Elaboração: Arq. Bruna Kronenberger